Materiaal en Verslagen Ontwerpatelier

in opdracht van & ten behoeve van
Advies Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam

21 APRIL 2020

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 4

OPGAVE EN SPELREGELS 5

PROGRAMMA EN PLANNING 6

A - WESTELIJKE KNOOP 9

200212 - Atelier West 1 **10**
Agenda 10
Materiaal/Foto's 11
Notulen 12

200218 - Atelier West 2 **14**
Agenda 14
Materiaal/Foto's 15
Notulen 21

*200401 - Atelier West 3**

Matrix **22**
Tracé A Buiksloterham - Stenen Hoofd 23
Tracé B Buiksloterham - Pontsteiger 26
Tracé C NDSM - Haparanda-dam 29

B - OOSTELIJKE KNOOP 33

200123 - Atelier Hamerkwartier **34**
Agenda 34
Materiaal/Foto's 35
Notulen 37

200131 - Atelier Zeerburgereiland **38**
Agenda 38
Notulen 39

200205 - Meeting back office **41**
Materiaal/Foto's 41
Notulen 42

200312 - Atelier Oost 1 **43**
Agenda 43
Materiaal/Foto's 44
Notulen 49

*200318 - Atelier Oost 2**

Matrix **51**
Tracé D Hamerkwartier - Azartplein 52
Tracé E Zeeburgereiland - Borneo-Sporenburg 54
Tracé F Zeeburgereiland - Cruquiuseiland 56

C - NOORDELIJKE IJ-OEVER ROUTE 59

200305 - Atelier Noordelijke IJ-Oever Route/van Hasseltzone **61**
Agenda 61
Materiaal/Foto's 62
Notulen 65

D - STUDIE HERGEBRUIK IJ-TUNNEL 67

200217 - Atelier hergberuik IJ-Tunnel **68**
Agenda 68
Notulen 69

E - BIJLAGEN HUISWERK EN AANGELEVERDE MATERIALEN 71

*****Vanwege het corona-virus zijn de ateliers van 18 maart en 1 april 2020 afgelast.*

INLEIDING

Op verzoek en onder leiding van de Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam zijn in de periode van januari t/m april 2020 ateliersessies georganiseerd. Doel van de adviescommissie was om met ontwerpend onderzoek, met inbreng van lokale kennis en kunde over land en water, de hypothesen uit de visienota 'Genereus Verbonden' (december 2019) verder te onderzoeken en uit te werken.

Experts van de opdrachtgevende partijen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/ Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam) en hun partners (Centraal Nautisch Beheer, Port of Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam) namen deel aan de ontwerpateliers. In de ateliers zijn verschillende opties uitgewerkt en oplossingsrichtingen verkend. Dit document 'Materiaal en Verslagen Ontwerpateliers' is een verzameling van het besprokene tijdens de ontwerpateliers. Commissieleden hebben eigen aantekeningen gemaakt. Hun aantekeningen zijn niet verwerkt in dit document.

De besproken onderdelen zijn bepaald in overleg met de commissie en omvatten de volgende studies:

- Westelijke knoop
- Oostelijke knoop (Zeeburgereiland verbinding, en Azartplein/ Czaarpeterstraat verbinding)
- Sluiten Binnering in Noord (Johan van Hasseltzone) en Fietspad langs het IJ
- Hergebruik IJ-tunnel

De indeling van dit document volgt de hierboven benoemde onderdelen.
Elk onderdeel bestaat uit:

- Agenda van desbetreffend atelier
- Foto's en materiaal van het atelier
- Notulen

De opgehaalde informatie en studies zijn vertaald in afsluitende matrixen per gebied en mogelijke ligging van de oeververbindingen. De matrixen zijn gevuld door een team dat in de maanden januari tot april 2020 de adviescommissie heeft geholpen het materiaal uit de ateliers te ordenen. Dit team bestond uit [redacted] (gemeente Amsterdam), [redacted] (gemeente Amsterdam), [redacted] (Centraal Nautisch Beheer) en [redacted] (Rijkswaterstaat). Het team werd aangestuurd door de adviescommissie, met organisatorische hulp van Meret Muntinga (gemeente Amsterdam) en [redacted] (Rijkswaterstaat).
In het bijlagenboek is 'huiswerk' gebundeld dat op verzoek van de commissie, door de experts is aangeleverd.

'Materiaal en Verslagen Ontwerpateliers' dient gezien te worden als een verzameling van de opgehaalde informatie en studies uit de ontwerpateliers en is bedoeld om de Adviescommissie een handzaam document van het besprokene in hand te geven. De adviescommissie bepaalt zelf hoe zij de informatie beoordeelt en gebruikt bij de totstandkoming van haar onafhankelijk advies. Aan de opgenomen informatie kunnen geen rechten worden ontleend.

OPGAVE EN SPELREGELS

Doel atelier & opgaven

Het ondersteunen van de onafhankelijke adviescommissie met lokale kennis zowel van stedelijk als van nautisch perspectief én reken- en ontwerpcapaciteit, in het uitwerken van:

De westelijke knoop:

- Tracé verbinding en aanlanding Noord en Zuidzijde (Haparandadam. Pontsteiger, Stenen Hoofd)
- Mogelijkheid Haven-Stad verbinding
- PTA / Coenhaven

De oostelijke knoop:

- Azartplein richting Rietlanden: Aansluiting op netwerk
- Tracé Zeeburgereiland verbinding QW

Overige opgaven:

- Van Hasseltzone
- IJtunnel
- Fietspad langs het IJ
- Kabelbaan

Het doel van deze sessies is om verschillende opties uit te werken waarna de adviescommissie tot haar advies kan komen.

Opzet ontwerpateliers

- De ateliers worden georganiseerd op verzoek van de adviescommissie en de agenda van de commissie is leidend;
- In het atelier worden verschillende opties uitgewerkt en oplossingsrichtingen voor de verschillende opgaven verkend;
- Deze opties worden vervolgens door de commissie zelf (zonder aanwezigheid van medewerkers gemeente/ RWS/ CNB) beoordeeld;
  NB. In de ateliers zelf wordt dus niets besloten.
- Er wordt verslag gemaakt van de ateliers, verslagen zijn bestemd voor de commissie.

Spelregels voor ontwerpend onderzoek

Creatief meedenken

- Iedereen aan tafel wordt gevraagd om onder leiding van de adviescommissie creatief mee te denken hoe verbindingen tot stand kunnen komen.
- Indien er hierbij een spanning wordt gesignaleerd, graag aangeven wat de reden van deze spanning is.
- Bij de commissie is bekend dat er geen medewerkers aan tafel zitten met het mandaat om af te wijken van bestaande wet- en regelgeving. Medewerkers worden dan ook niet verantwoordelijk gehouden voor de resultaten van het ontwerpend onderzoek.

Vertrouwelijkheid

- In de ateliers worden opties verkend, geen besluiten genomen.
- Toch wordt iedereen verzocht om de opties die zijn besproken in de ateliers, niet verder te delen in de organisaties (buiten de personen die zijn uitgenodigd voor de ateliers).

PROGRAMMA EN PLANNING

Programma Ontwerpateliers Oeververbindingen

	Datum	Atelier
1	**Do 23-01**	Hamerkwartier
2	**Do 30-01**	Zeeburgereiland
3	**Wo 5-2**	Oostelijke knoop 1 (alleen back office 2)
4	**Wo 12-2**	Westelijke knoop 1
5	**Ma 17-2**	Hergebruik IJtunnel
6	**Di 18-2**	Westelijke knoop 2
7	**Do 5-3**	Fietspad IJ & Van Hasselt tracé/ Sluiten Binnering
8	**Do 12-3**	Oostelijke knoop 2
	(Wo 18-3)	(Oostelijke knoop 3 – Afgelast i.v.m. Corona)
	(Wo 1-4)	(Westelijke knoop 3 – Afgelast i.v.m. Corona)
9	**1 april**	Oostelijke knoop (alleen back office 2, online)
10	**8 april**	Westelijke knoop (alleen back office 2, online)
11	**8 april**	Wrap up en Matrices (alleen back office 2, online)



A - WESTELIJKE KNOOP

200212 - Atelier West 1
Agenda
Materiaal/Foto’s
Notulen

200218 - Atelier West 2
Agenda
Materiaal/Foto’s
Notulen

200401 - Atelier West 3 (afgelast)

Matrix
Tracé A
Buiksloterham - Stenen Hoofd

Tracé B
Buiksloterham - Pontsteiger

Tracé C
NDSM - Haparanda-dam

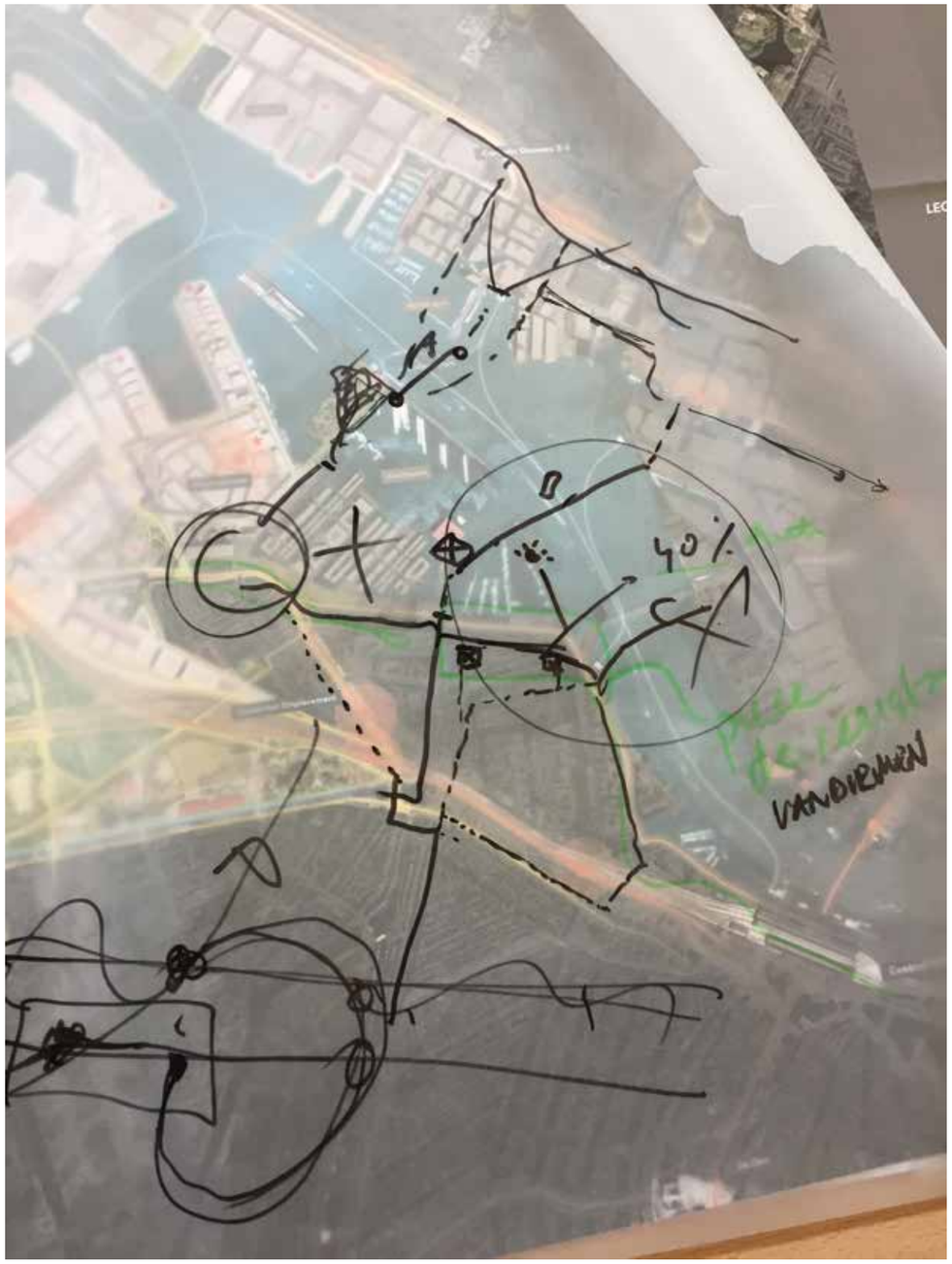
200212 ATELIER WEST 1 - Agenda

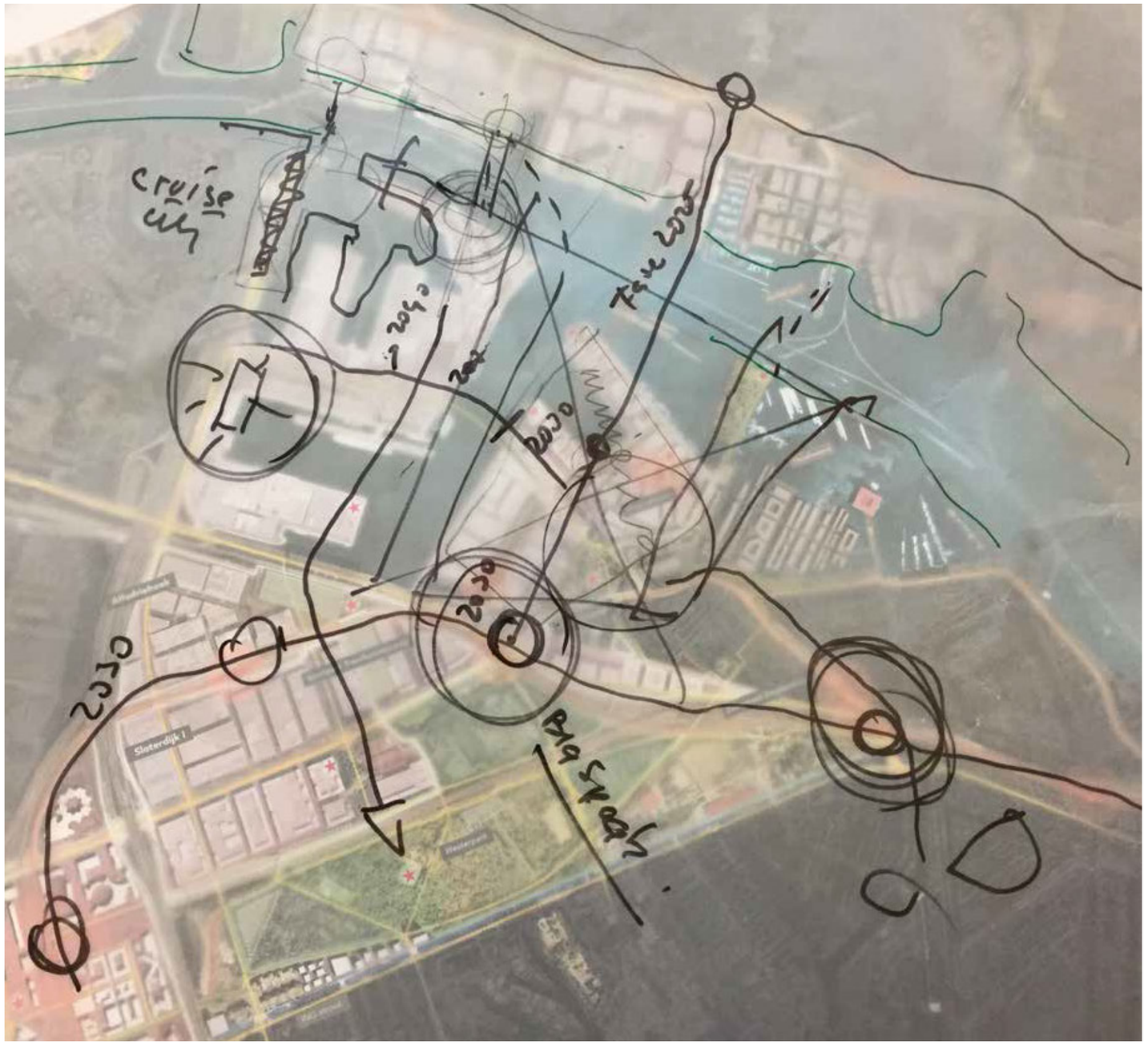
Ontwerpatelier Westelijke knoop (1)
12 februari 2020 9:30 – 12:30, IJ-atelier, Buiksloterweg 7A

<u>Doel en programma</u>

Doel atelier (algemeen)	Het ondersteunen van de onafhankelijke adviescommissie in de maanden februari tot en met april 2020, met lokale kennis zowel van stedelijk als van nautisch perspectief én reken- en ontwerpcapaciteit, in het uitwerken van de volgende opgaven: 1. De westelijke knoop - Tracé verbinding en aanlanding Noord en Zuidzijde (Haparandadam. Pontsteiger, Stenen Hoofd) - Mogelijkheid Haven-Stad verbinding - PTA / Coenhaven 2. De oostelijke knoop - Azartplein richting Rietlanden: Aansluiting op netwerk - Tracé Zeeburgereiland verbinding 3. Overige opgaven - Van Hasseltzone - IJtunnel - Fietspad langs het IJ - Kabelbaan
Doel sessies westelijke knoop	Er zijn drie ateliers bestemd voor de westelijke knoop: 12 feb, 18 feb en 1 april, waarbij in de ochtend (9:30 -12:30) gelegenheid is voor de organisaties om aan te sluiten. Het doel van deze drie sessie is om voor de drie opgaven voor de Westelijke knoop verschillende opties uit te werken waarna de adviescommissie tot haar advies kan komen.
Opzet ontwerp ateliers	- De ateliers worden georganiseerd op verzoek van de adviescommissie en de agenda van de commissie is leidend - In het atelier worden verschillende opties uitgewerkt en oplossingsrichtingen voor de verschillende opgaven, verkend; - Deze opties worden vervolgens door de commissie zelf (zonder aanwezigheid van medewerkers gemeente/ RWS/ CNB) beoordeeld; NB In de ateliers zelf wordt dus niets besloten.
Duur	Ochtend (9:30 – 12:30)
Aanwezigen	<u>Namens de commissie zijn aanwezig:</u> - Maarten Schmitt - Larissa van der Lugt - Tim Peeters <u>Gemeente (de volgende personen zijn uitgenodigd)</u> - Co Stor (manager gebiedsontwikkeling Noord) – niet aanwezig 12/2 *Buiksloterham* - Marian Steenhagen (projectmanager BSH) - Jan Spaans (stedenbouwkundig ontwerper) – niet aanwezig 12/2 *NDSM* - Jaap Gadella (projectmanager) - Clemens Nuijens (stedenbouwkundig ontwerper) *Houthaven* - Muriel Hendrikse – niet aanwezig 12/2 - Wim Hendriks (stedenbouwkundige) – niet aanwezig 12/2, vervangen door John Fleers (stedenbouwkundig ontwerper) Havenstad - Lubbert Hakvoort (projectmanager) - Arjan Klok (stedenbouwkundig ontwerper) - Maaike Scheringa (stedenbouwkundig ontwerper Minervahaven) - Micha Sijtsma (vervoerskundige) <u>Vaste deelnemers ontwerpateliers</u> - Jannegien Luursema (architect) - Paco Bunnik (stedenbouwkundig ontwerper) - Pascal Witmer (RWS) - Erwin Sandburg (CNB) <u>Kernteam:</u> - Meret Muntinga (gemeente) - Evt: Maaike Vermeulen/ Saskia Flesch/ Gerard Koot (RWS)
Agenda	1- Kennismaking 2- Inventariseren vervolgvragen en huiswerk voor de opgaven 1) verbinding havenstad 2) PTA/Coenhaven 3) Aanlandingen primaire verbindingen 3- Inzoomen op de drie trace's: "Wat zijn de kansen, bottlenecks en vervolgvragen per tracé (Haparandadam, Pontsteiger, Stenen Hoofd)?" **4-** Nader bepalen invulling ateliers 2 en 3.
Materiaal	Standaard kaarten van het gebied zijn aanwezig. Aan de projecten wordt gevraagd relevant kaartmateriaal mee te nemen (evt. 3d beeld). We werken zonder beamer, dus materiaal graag in print meenemen. Graag neemt de commissie het materiaal achteraf mee.
Spelregels voor ontwerpend onderzoek	1. ***Creatief meedenken*** Iedereen aan tafel wordt gevraagd om onder leiding van de adviescommissie creatief mee te denken hoe verbindingen tot stand kunnen komen. Indien er hierbij een spanning wordt gesignaleerd, graag aangeven wat de reden van deze spanning is. Bij de commissie is bekend dat er geen medewerkers aan tafel zitten met het mandaat om af te wijken van bestaande wet- en regelgeving. Medewerkers worden dan ook niet verantwoordelijk gehouden voor de resultaten van het ontwerpend onderzoek. 2. ***Vertrouwelijkheid*** In de ateliers worden opties verkend, geen besluiten genomen. Toch wordt iedereen verzocht om de opties die zijn besproken in de ateliers, niet verder te delen in de organisaties (buiten de personen die zijn uitgenodigd voor de ateliers).
Wanneer	12 feb 2020, 9:30 – 12:30
Opvolgende sessies	- Dinsdag 18/2 9:30 – 12:30 - Woensdag 1/4 9:30 – 12:30

200212 ATELIER WEST 1 - Materiaal/foto’s





200212 ATELIER WEST 1 - Notulen

ATELIER OCHTEND 12 feb 2020 - Westelijke Knoop 1 - OCHTEND SESSIE

HOUTHAVEN
Maarten: Wat zijn de mogelijkheden in Houthaven?
Toelichting [redacted]
- project volop in uitvoering
- woongebied; 1700 woningen

Wat is vastgelegd, wat is de ruimte?
- Haparandadam is in principe ruimte om een aanlanding te maken
- Pontsteiger is particulier gebied, particuliere parkeergarage
- Bovendien: naast Pontsteiger staande mast route en bovendien de vluchthaven die nog volop in gebruik is
- Haparandadam is openbare ruimte.
- plangebied Houthaven is zo ingericht dat we willen dat er zo min mogelijk wordt gefietst
- De route schuin door de gebouwen heen door Houthaven is een voetgangersroute
- Uitgang spaarndammertunnel is lastig knooppunt. To pontstijger is heel krap punt. Te weinig opstelrruimte voor grote groepen.

[redacted] Twee zaken die hier van belang zijn.
1) biedt een plek voldoende ruimte?
2) is er genoeg mogelijkheid qua toevoerwegen?

Wat zijn onze verplichtingen van de pont en het water?
[redacted] Kostverloren vaart is belangrijke route voor beroepsvaart en staande mast route

[redacted] Wat is de waarde (vervoerswaarde) van het sluiten van de binnenring?
Maarten: Conditie op grote schaalniveau. Genereus duurzaam en samenhangend.

HAVENSTAD Algemene inleiding [redacted]
- Toelichting Kabelbaan. Origine: bij de 77 ideeen in de Sprong over het IJ.
- Rondom damen schip repair, eigenaar: Volker Wessels.
- Wat betreft PTA in de Coenhaven dat onderzoekt wordt weer onderzocht.
- Vanuit Havenstad wordt gewenst wel een uitspraak te krijgen over een verbinding ter hoogte van Havenstad (dus de verre verbinding). Is verder weg in de tijd maar zeker belangrijk.

[redacted]
- Met VMA is uitgerekend dat een tramverbinding vanaf binnenring door de spaarndammerstraat en dan door havenstad heen met een soort mobiliteitshub.
- Doortrekken van de metro (sluiten kleine ring). Ook een verbinding vanaf Coenhaven naar zuiden toe. Ook de HOV verbinding naar Zaanstad in Noord. Kabelbaan: van Cornelis Douwes. In twee fases.
- SLuiten kleine ring: BO mirt nov 2020 is belangrijk moment vraag aan minister gaat u akkoord met MIRT verkenning WESTKANT Amsterdam over die twee metro lijnen. Dit zijn de plannen die landen in de mobiliteitstrategie (vanaf 2017), wordt eind dit jaar bekrachtigd.
- De as door Coenhaven naar zuid is belangrijke as, soort van " binnenring 2" .
- Zonder vaste oeververbinding hier zal het met ponten moeten. Na 2040 komen er in noordoever en zuid oever Coenhaven veel woningen. Hier is nu nog geen planvorming voor.

Maarten: Waarom zijn jullie zo enthousiast over de kabelbaan?
- [redacted] Bestuur heeft gezegd. Ga kijken hoe het serieus onderzocht kan worden. WIj hebben als havenstad eisen gesteld, zoals landt op het water en connectie met OV knooppunten.
- Kabelbaan moet je qua vervoerwaarde zien als redelijke buslijn. Moet schakel van betekenis opleveren voor OV systeem en ja dit doet een kabelbaan.
- [redacted] je moet dit zien als een gekkig extraatje. En, het is gezegd als kadootje aan Amsterdam Dus geen publieke gelden, vandaar ook een andere maatschappelijke kosten baten weging.

[redacted] zorg ervoor dat Rijkswaterstaat goed betrokken is. [redacted] schijnt betrokken geweest te zijn, geeft [redacted] aan.

Convenant Coen en Vlothaven: tot 2040 mogen de bedrijven daar blijven zitten.

[redacted]
- Havenstad bestaat uit 12 deelgebieden. Minerva is deelgebied naast de Houthaven.
- Minerva is sinds 2005 in ontwikkeling. In de afgelopen 15 jaar heeft er een eerste transformatie plaatsgevonden. Op de kade Minerva mode bedrijven. Kade vernieuwd. Ook studenten hotel. Verder geen woningen.
- Kade aan westzijde is exploitatie gebied van de haven. Minerva haven: ambitie 11.000 woningen.
- Bestemmingsplan blijkt helemaal vol te zitten.
- Unieke kwaliteiten verstreken: dat is de nautische bedrijvigheid. Volkstuinen park zonderhoek zal in de toekomst openbaar gbebied worden. Haparanda pier zou haparanda pier park moeten worden. Woningbouw ontwikkeling moet hand in hand van met groenontwikkeling (per woning verplicht 22m2 groen in Amsterdam).
- In havenstad is een mobiliteits shift: nadruk op langzaam verkeer ipv auto.
- Alle havens liggen vol met nautische bedrijvigheid.
- Integraal raamwerk wordt dit jaar vastgesteld.

Toevoeging [redacted]:
- Riviercruise mogelijk in de nieuwe Houthaven of Minerva haven

PTA: [redacted]
- Aan havenstad is gevraagd Coenhaven weer te verkennen voor stedenbouw.
- Qua locatieonderzoek is nu besloten dat Amsterdam en IJmuiden zelf de studie te doen. Studie uit 2018 wordt nu opgepakt.
- 1 of twee schepen langs de kade. Puntje bij Noroderhoofd afsluiten. Eggerding moet dan naar een andere plek. Stedelijk geïntegreerde variant.

BUIKSLOTERHAM [redacted]
- Oeverpark helemaal doortrekken langs het IJ, aanplemping

- Kruispunt blij nieuwe Leeuwarderweg is heel lastig bij het oude ziekenhuis (nu een hotel) ; deze heeft connectie met sluiten van binnenring in Noord
- Stenen hoofd aanlanding zou wel krap worden qua fietsroute door BSH
- Cultuur historische waarde speelt hier, vandaar de insteekhavens ook in het plan voor het oeverpark verwerkt

NDSM - [redacted]

- Planvorming ongeveer zelfde fase als Houthaven, deels in uitvoering.
- NDSM bestaat uit twee delen, west en oost. Oost: monumentale status Inc werf en hellingen. Eenvoudig grind. Deels bij projectontwikkelaar met samenwerkingsovereenkomst.
- IJbaan ligt in west gebied van NDSM.
- [redacted]
- Alle contracten zijn tussen de 5 of 10 jaar opzegbaar op NDSM. Dus ook contract met PLLek loopt af en met Kaap de groene hoop

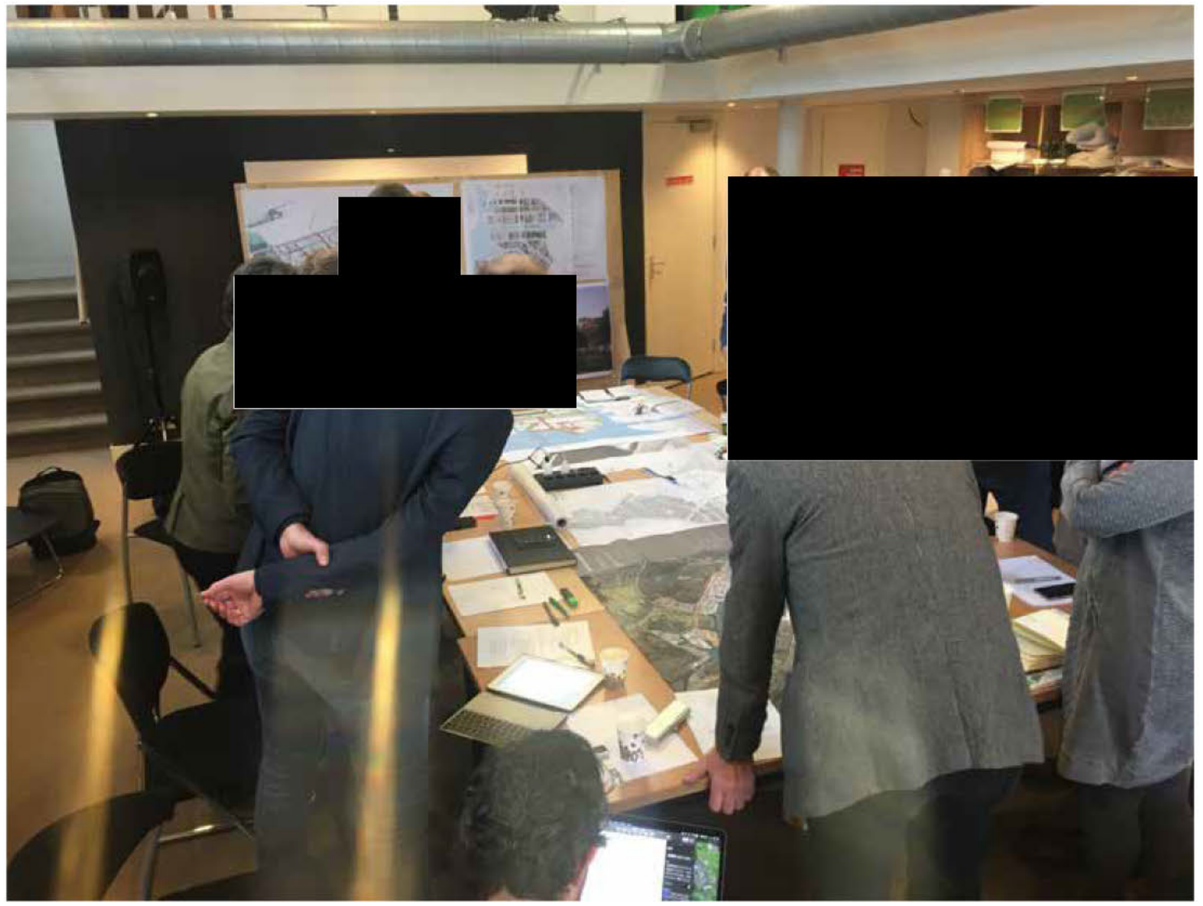
Vraag Maarten: Wie bepaald die aantallen voor woningen?

- Schaalsprong was 1 en nu 2, 200 woningen per hectare.

Gesprek:

- [redacted] Amsterdam moet een ongedeeld stad zijn.
- [redacted]: Splendid Isolation.
- Je kan niet alleen stapsgewijs werken je moet ook een context schetsen.
- [redacted] Is er wel een logische verbinding van de binnenring richting de haparandadam.
- Dus vanuit binnenring minder logisch maar beter in aansluiting met haven stad.
- [redacted] Bij stenen hoofd zou of een enorm hoge brug met pijlers aan de kant van de vaarweg. Of anders een tunnel. Via van Diemen straat is de minst slechte.
- Maar: vanwege autoluw komt er 40% meer autoverkeer in de van Diemen straat.

Optie die is besproken: Hybride vorm van de ring (dus via Havenstad sluiten; Haparadadam?)



200218 ATELIER WEST 2 - Agenda

Ontwerpatelier Westelijke knoop (2) – Verbindingen i.r.t. vervoersnetwerk

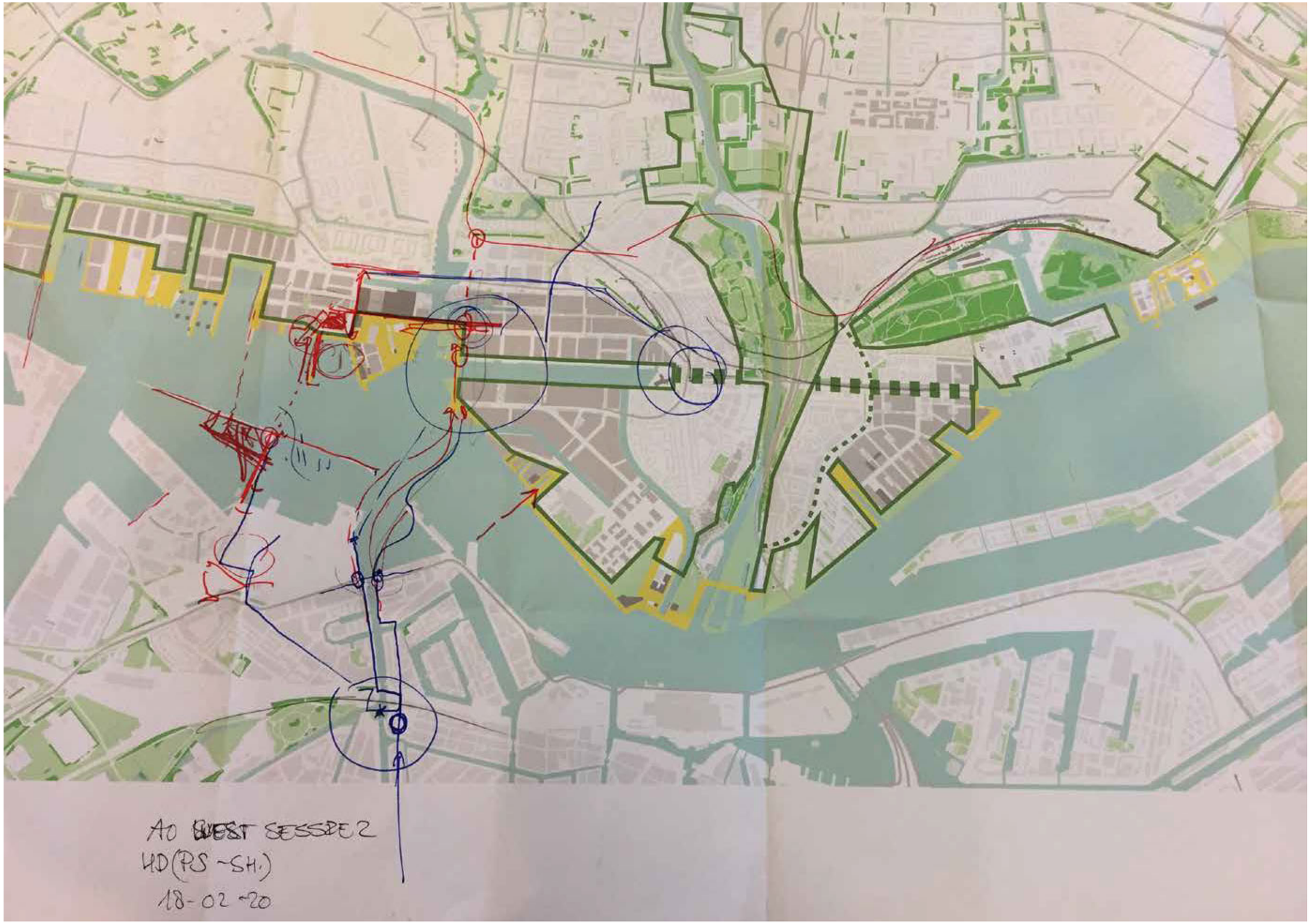
18 februari 2020 9:30 – 12:30, IJ-atelier, Buiksloterweg 7A

Doel en programma

Doel atelier (algemeen)	Het ondersteunen van de onafhankelijke adviescommissie in de maanden februari tot en met april 2020, met lokale kennis zowel van stedelijk als van nautisch perspectief én reken- en ontwerpcapaciteit, in het uitwerken van de volgende opgaven: 1. De westelijke knoop - Tracé verbinding en aanlanding Noord en Zuidzijde (Haparandadam. Pontsteiger, Stenen Hoofd) - Mogelijkheid Haven-Stad verbinding - PTA / Coenhaven 2. De oostelijke knoop - Azartplein richting Rietlanden: Aansluiting op netwerk - Tracé Zeeburgereiland verbinding 3. Overige opgaven - Van Hasseltzone - IJtunnel - Fietspad langs het IJ - Kabelbaan
Doel sessies westelijke knoop	Er zijn drie ateliers bestemd voor de westelijke knoop: 12 feb, 18 feb en 1 april, waarbij in de ochtend (9:30 -12:30) gelegenheid is voor de organisaties om aan te sluiten. Het doel van deze drie sessie is om voor de drie opgaven voor de Westelijke knoop verschillende opties uit te werken waarna de adviescommissie tot haar advies kan komen.
Agenda atelier Westelijke Knoop (2) dinsdag 18/2	**Dinsdag 18/2 is de tweede sessie westelijke knoop, waarbij nader ingegaan wordt op het vervoersnetwerk.** **1- Kennismaking** **2- Gezamenlijk ontwerpend onderzoek:** ***Wat zijn de kansen en risico's van verbindingen bij Haparandadam/Pontsteiger/Stenen Hoofd, en mogelijk een tweede verbinding bij Haven-Stad i.r.t. het vervoersnetwerk voor de verschillende modaliteiten?*** **Hierbij zoomen we in op de verschillende gebieden, NDSM, BSH, Houthaven en Haven-Stad.** **NB: Verondersteld wordt dat iedereen heeft kennisgenomen van de visienota van de adviescommissie (zie hier, onder 'documenten': https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/sprong-ij/advies/, op de site staat ook een filmpje waarin de nota kort wordt samengevat).**
Opzet ontwerp ateliers	- De ateliers worden georganiseerd op verzoek van de adviescommissie en de agenda van de commissie is leidend - In het atelier worden verschillende opties uitgewerkt en oplossingsrichtingen voor de verschillende opgaven, verkend; - Deze opties worden vervolgens door de commissie zelf (zonder aanwezigheid van medewerkers gemeente/ RWS/ CNB) beoordeeld; NB In de ateliers zelf wordt dus niets besloten.

Aanwezigen	Namens de commissie zijn aanwezig: - Maarten Schmitt - Larissa van der Lugt - Tim Peeters Gemeente (de volgende personen zijn uitgenodigd) - [redacted] *Buiksloterham* - [redacted] *NDSM* - [redacted] *Houthaven* - [redacted] *Havenstad* - [redacted], aanw 12/2) *Experts mobiliteit:* - [redacted] Haven (PoA) - [redacted] Vaste deelnemers ontwerpateliers - [redacted] Kernteam: - Meret Muntinga (gemeente) - [redacted] (RWS)
Materiaal	Standaard kaarten van het gebied zijn aanwezig. NB: Aan de projecten en vervoersexperts wordt gevraagd relevant kaartmateriaal mee te nemen (evt. 3d beeld). We werken zonder beamer, dus materiaal graag in print meenemen. Graag neemt de commissie het materiaal achteraf mee.
Spelregels voor ontwerpend onderzoek	1. ***Creatief meedenken*** Iedereen aan tafel wordt gevraagd om onder leiding van de adviescommissie creatief mee te denken hoe verbindingen tot stand kunnen komen. Indien er hierbij een spanning wordt gesignaleerd, graag aangeven wat de reden van deze spanning is. Bij de commissie is bekend dat er geen medewerkers aan tafel zitten met het mandaat om af te wijken van bestaande wet- en regelgeving. Medewerkers worden dan ook niet verantwoordelijk gehouden voor de resultaten van het ontwerpend onderzoek. 2. ***Vertrouwelijkheid*** In de ateliers worden opties verkend, geen besluiten genomen. Toch wordt iedereen verzocht om de opties die zijn besproken in de ateliers, niet verder te delen in de organisaties.
Volgend atelier	- Woensdag 1/4 9:30 – 12:30

200218 ATELIER WEST 2 - Materiaal/foto’s



....



CENTRUM



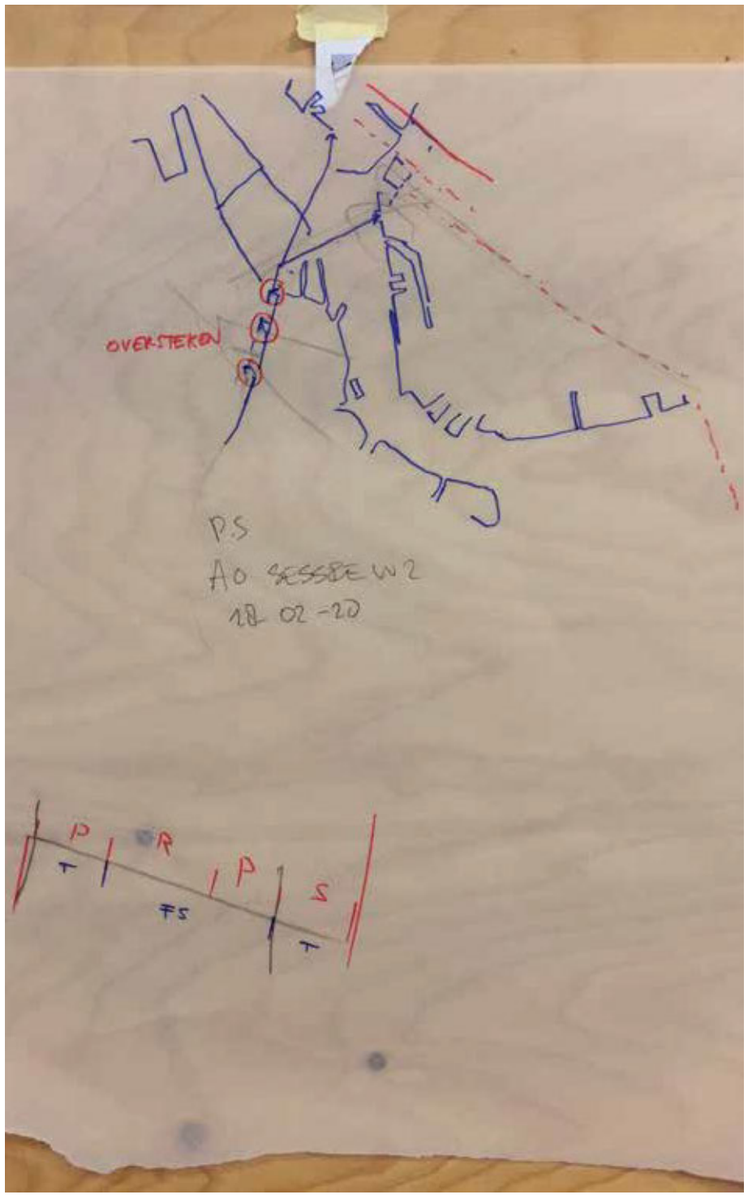


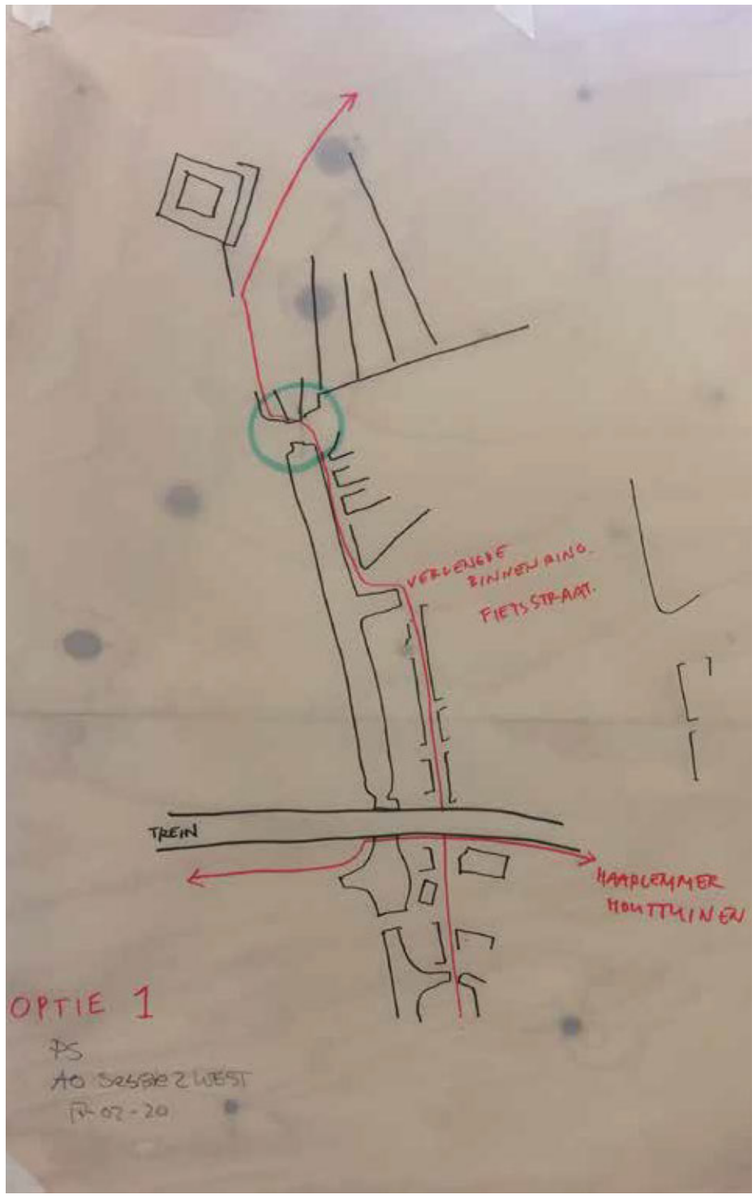
NDSM

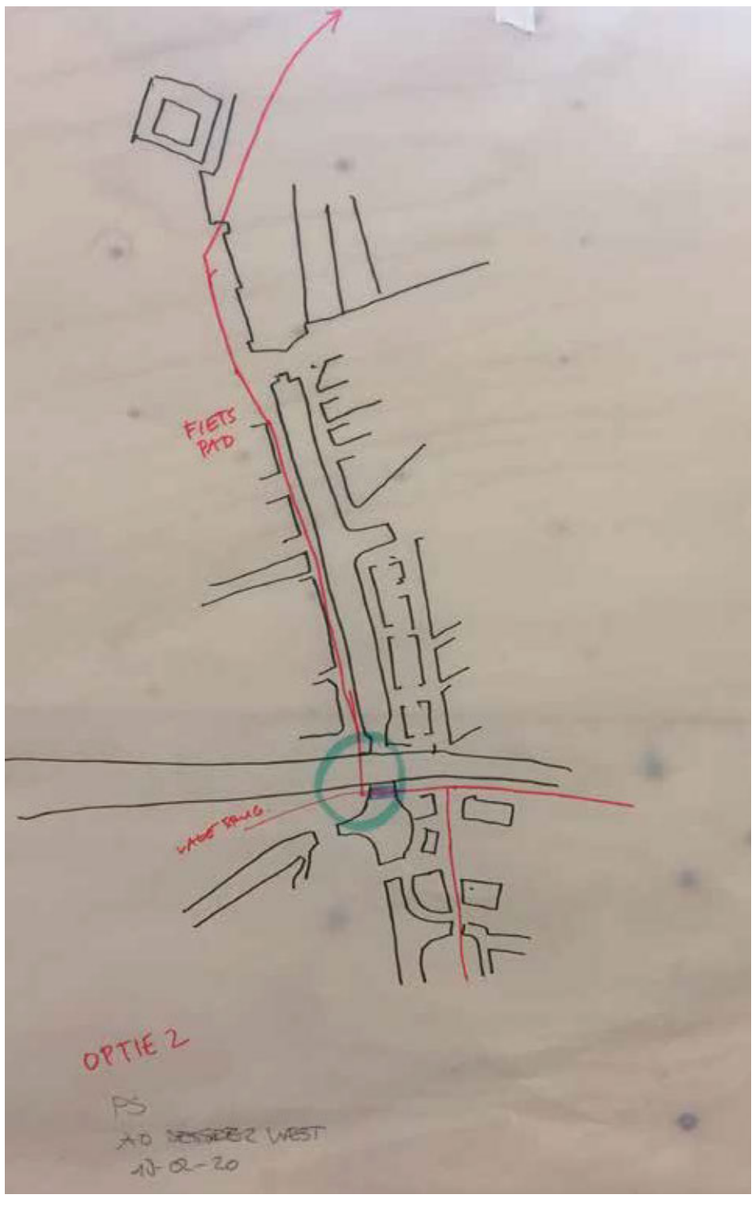


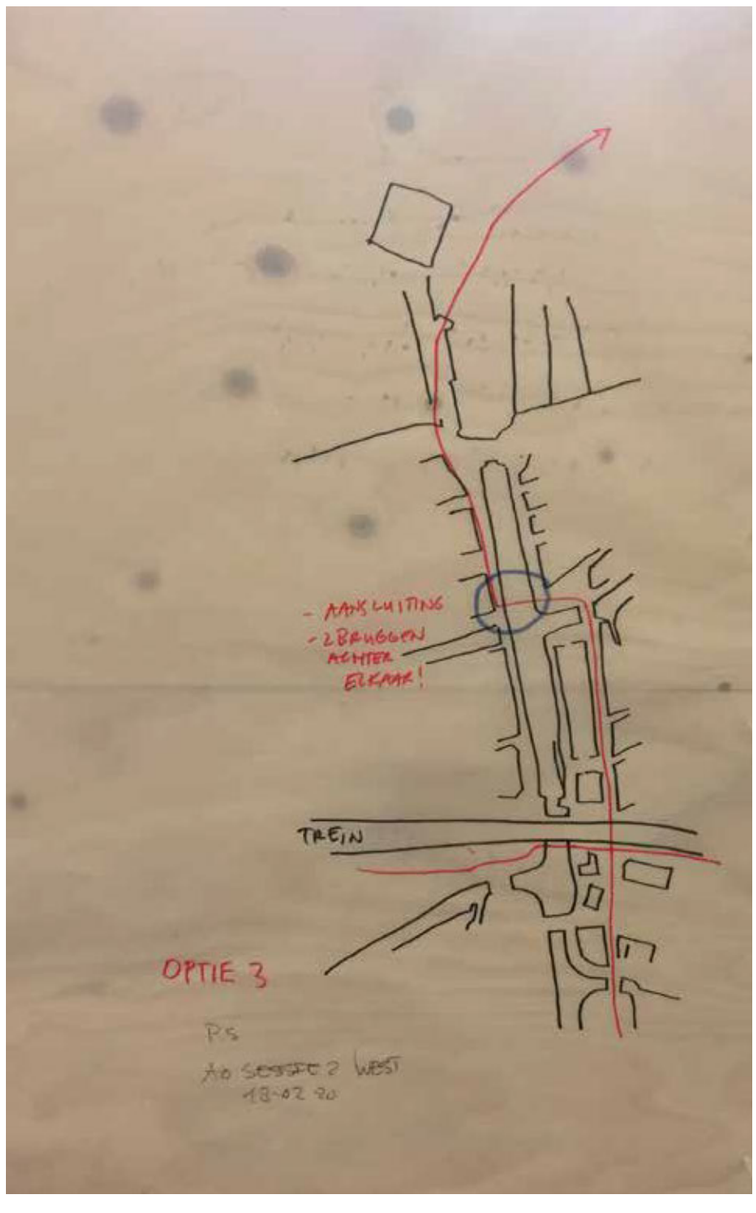


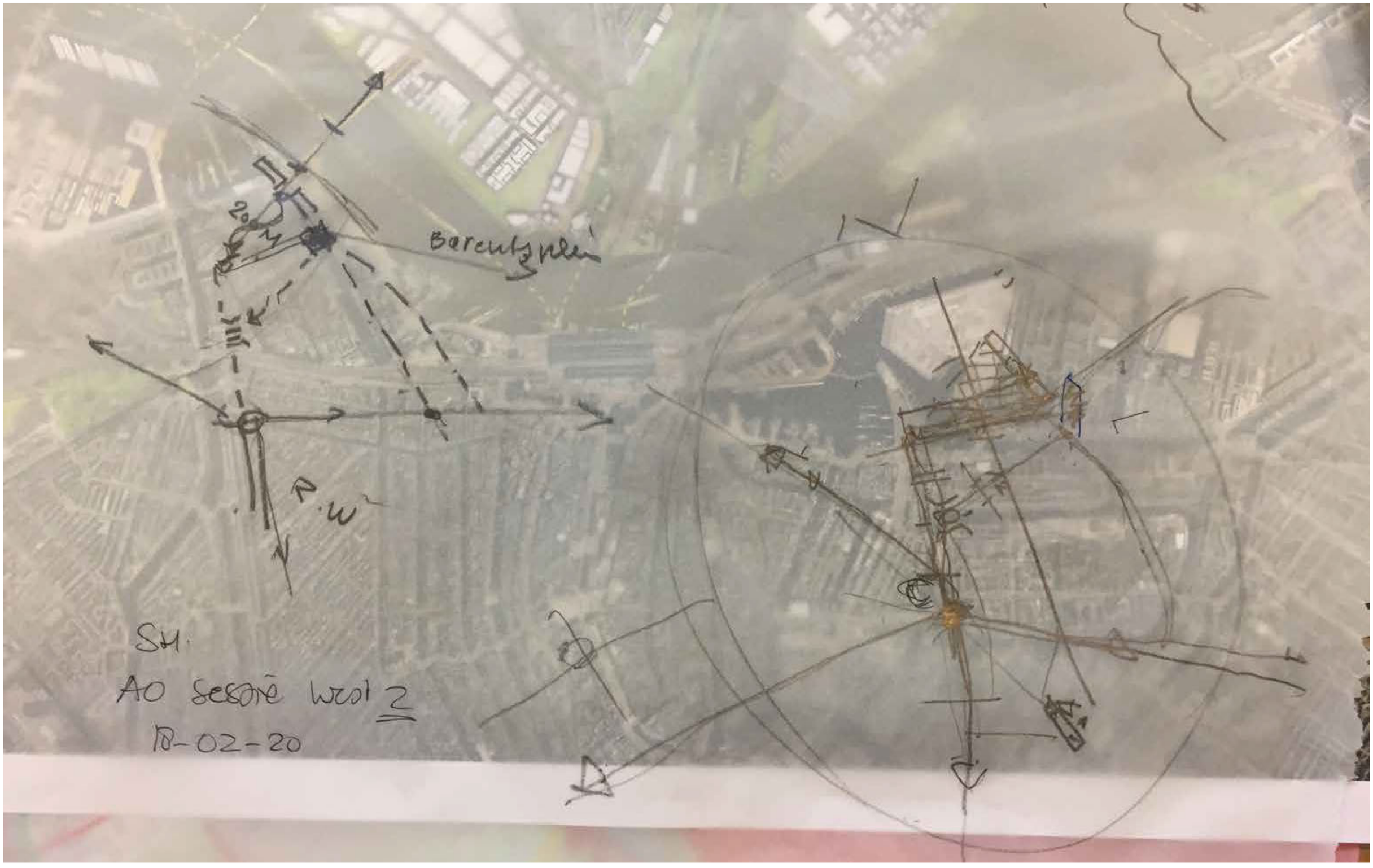
STENEN HOOFD


OVERSTEKEN
P S
AO SESSIE W 2
18 02 -20
P
R
P
S
FS


VERLENGDE BINNENRING FIETSSTRAAT.
TREIN
HAARLEMMER HOUTTIJNEN
OPTIE 1
PS
AO SESSIE 2 WEST
18-02-20


FIETS PAD
OPTIE 2
PS
AO SESSIE 2 WEST
18-02-20


- AANSLUITING
- 2 BRUGGEN ACHTER ELKAAR!
TREIN
OPTIE 3
PS
AO SESSIE 2 WEST
18-02-20



HAPARANDA-DAM


2040+
OV
M


Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
LEGENDA
Kader Stadspark
HOV verbinding
HOV halte
Fietsverbinding
Veerverbinding
PTA zoeklocatie
MISPLEIN
M
W


HD-(PS-SH)
AO WEST BEELDE 2
1P-02-20



200218 ATELIER WEST 2 - Notulen

Aantekeningen ATELIER OCHTEND WESTELIJKE KNOOP 18 FEB

Stenen Hoofd, presentatie door [redacted]. Opties:
- Spannende optie: Via Van Diemenstraat achterlangs over het water met een aanplemping.
- Aanplemping hoek bij stenen hoofd aan westzijde, zodat je meer ruimte krijgt voor aanlanding.

Hoe kom je op hoogte?
- Via de huidige haven.
- Met een wokkel op het Barentzplein.
- Tunnel: Kan met rolbanen naar de overkant inpassing.

In Noord:
- Aanlanding over de Grasweg.

Pontstijger, presentatie door Aart:
- Twee vaargeulen: staande mastroute en het IJ zelf.

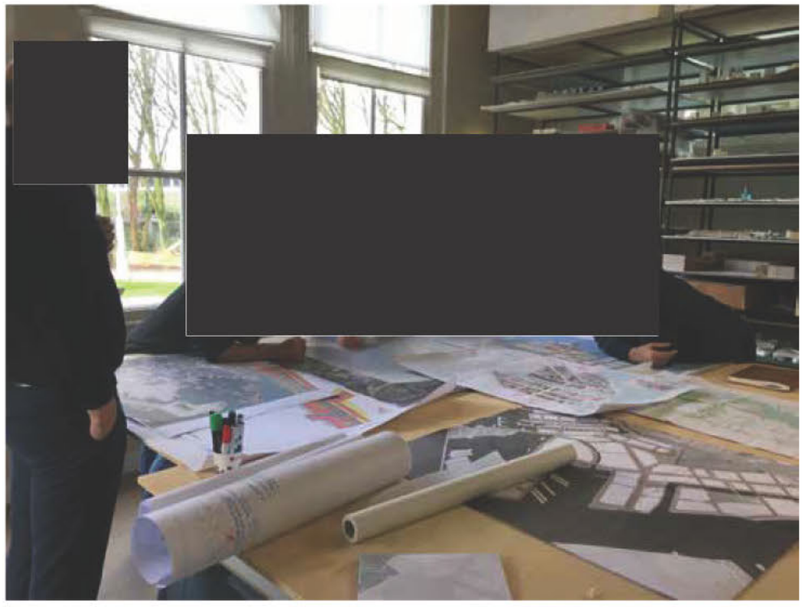
Drie punten om oversteek te kunnen maken, deze drie opties verder uitgetekend:
- Zuidelijke variant heb je meteen aantakking op metro.
- Optie 1c bij 1 is een onderdoorgang naar de houtmankade zodat je het kruispunt vermijdt.
- Optie 2: Er wordt op dit moment een lage brug bestudeerd.
- Ontwerpvraagstuk voor Nassauplein want hier komen zaanstraat, Westerpark en Spaarndammerstraat uit
- Optie 3: Nadeel van optie 3 is dat er twee bruggen achter elkaar komen over de staande mast route.
- NB: Knoop Van Diemenstraat - Spaarndammerstraat blijft in alle gevallen en probleem.
- Tunnel: Alles staat op een zandlaag van 20 meter, wil je uit het woud van heipalen van Pontsteiger weten te vermijden als je hier een tunnel wilt maken.

Haparandadam presentatie [redacted]
- Voetgangersgebied van 6 m breed i niet logisch Wiborgeiland is de tweede optie.
- Uiteindelijk is spaarndammerdijk / tasmanstraat de meest logische weg naar de spaarndammerstraat en houtmankade. NB Er is niet 1 hoofdroute.
- Advies [redacted] combineer niet een fietsroute en een tramroute (gesprekken over tramroute worden gevoerd met Houthaven). Nu is er een busroute. De tramroute zal geen vervanging zijn van de busroute.
- Is de route kansrijk?
- [redacted]: Je wil de binnenstad ontlasten, is haparandadam niet erg excentrisch?
- [redacted]: Uiteindelijk zou je twee vaste verbindingen nodig hebben. Je hebt ook aan de westzijde (havenstad) ook een vaste verbinding nodig.
- NB: Bij Haparandadam zorg dat je ook een goede route excentrisch naar de stad toe hebt (dus niet alleen een aansluiting op de binnenring).
- NB: Toevoeging [redacted]., begin niet te laat met nadenken over de havenstad verbinding. Doe het nu al, integraal.
- NB: Haparandapark en aanlanding brug kan goed gecombineerd worden.

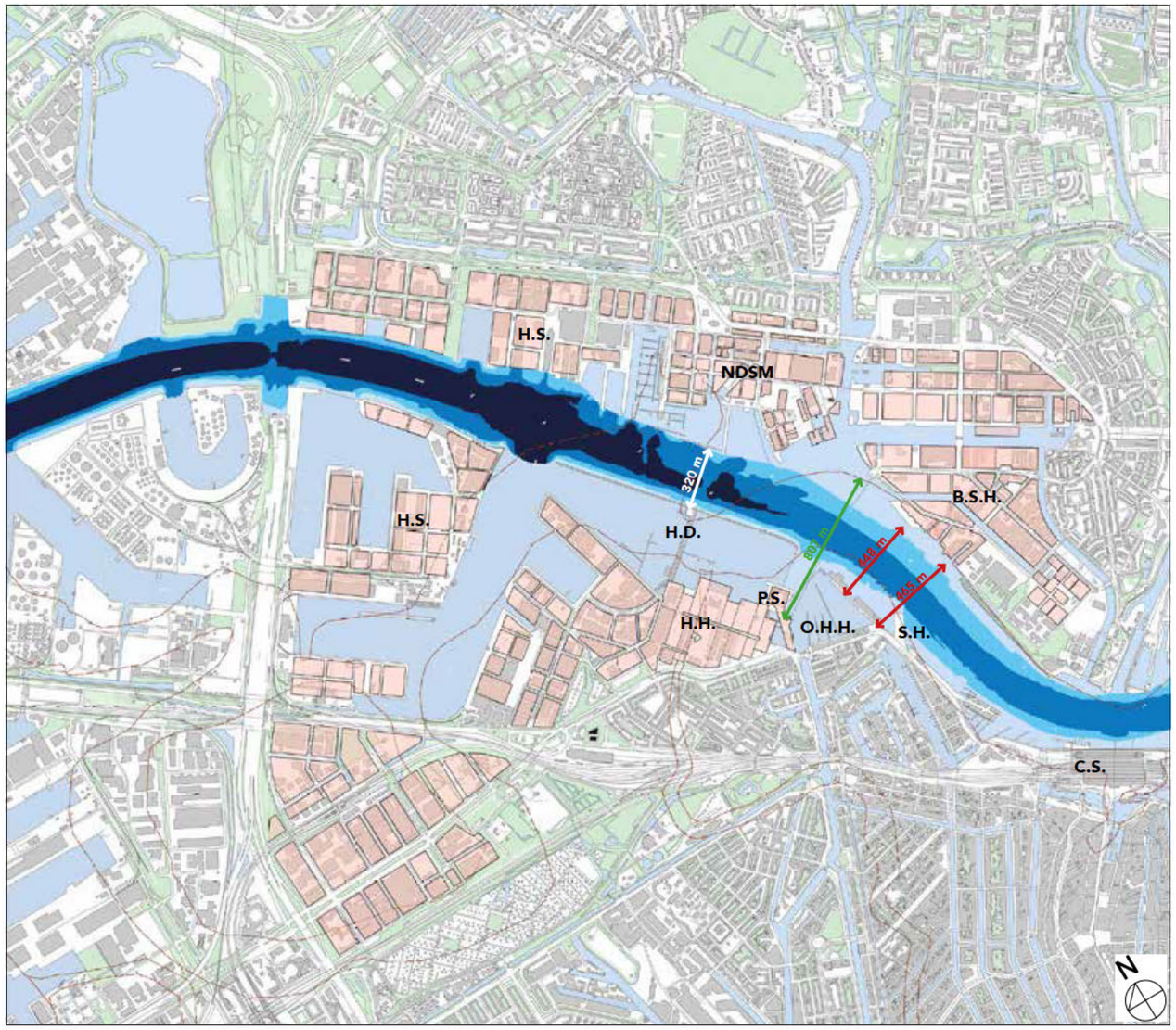
Aansluiting in Noord:
Aanlanding op de helling bij NDSM. Maar dan kom je uit p een hele compact de T. Maar bij de T kom je uit in het hart van NDSM en de koppeling met BSH is veel beter.
Andere optie: aanlanding excentrisch leggen. Klaprozen weg zijn nu 20.000 voertuigen.
Fietsroute takt op Cornelis Douwes straat aan. Dan moet tracé wel een slinger over het park maken.

Je zou langs kraanspoor gebouw hoogte kunnen winnen. Echter dan landt je wel erg op de rand van het gebied aan.
Vragen hierbij:
- Is de helling niet te monumentaal?
- Hoe zit het met gebouwen status aan het einde van de helling?
- NB: NDSM terrein is een culturele hotspot " je komt ergens aan " . Ook Street art museum wordt geopend hier.
- NB: er is ook een vergroeningsopgave voor NDSM dat is een mooie combinatie Andere optie: Aanlanding op de Lincoln weg. Maar dit is te smal volgens Clemens.
- NB: combineren van een kabelbaan en een vaste oeververbinding is niet reeel. Waar dan wel de kabelbaan? Je killt de kabelbaan hiermee. Alleen voor een toeristische functie is het niet aantrekkelijk.

Afsluitend gesprek
- Pontsteiger route is ruimte om aan te takken in BSH op de kop (is nog niet in ontwikkeling). Hele zone kop BSH is vrij om te ontwerpen.
- Als je verbinding Pontsteiger doet dan wel kabelbaan naar Minerva en geen vaste oeververbinding bij harapadadam, en oeververbinding havenstad wel.
- Knopen: Haarlemmerpleinknoop, Mospleinknoop.



Naar aanleiding van deze ateliers is aan de medewerkers van Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam huiswerk uitgezet. Dit is te vinden in E - Bijlagen Huiswerk en aangeleverde materialen.



Specificaties	TRACÉ A - BUIKSLOTERHAM - STENEN HOOFD/SILO	TRACÉ B - BUIKSLOTERHAM - PONTSTEIGER	TRACÉ C - NDSM - HAPARANDA-DAM
Breedte IJ	- BSH - SH 465 meter (kade tot kade) - BSH - SILODAM 448 meter (kade tot kade)	807 meter (van pont naar pont)	320 meter (kade tot kade)
Noord	- Grasweg 1.8 + NAP - Asterweg 0.5 + NAP	- Distelweg 0.90 +NAP	- NDSM-dam 1.23 + NAP
Zuid	- Westerdoksdijk 2.45 + NAP - Silodam 2.20 + NAP	- Pontsteiger 1.8 + NAP	- Haparanda-dam 1.02 + NAP

Type langzaam verkeer	
Fietsers	Mensen met een beperking
Voetgangers	

Type scheepvaart				
Beroepsvaart	Bijzonder transport	Bruine vloot	Cruisevaart	Recreatievaart

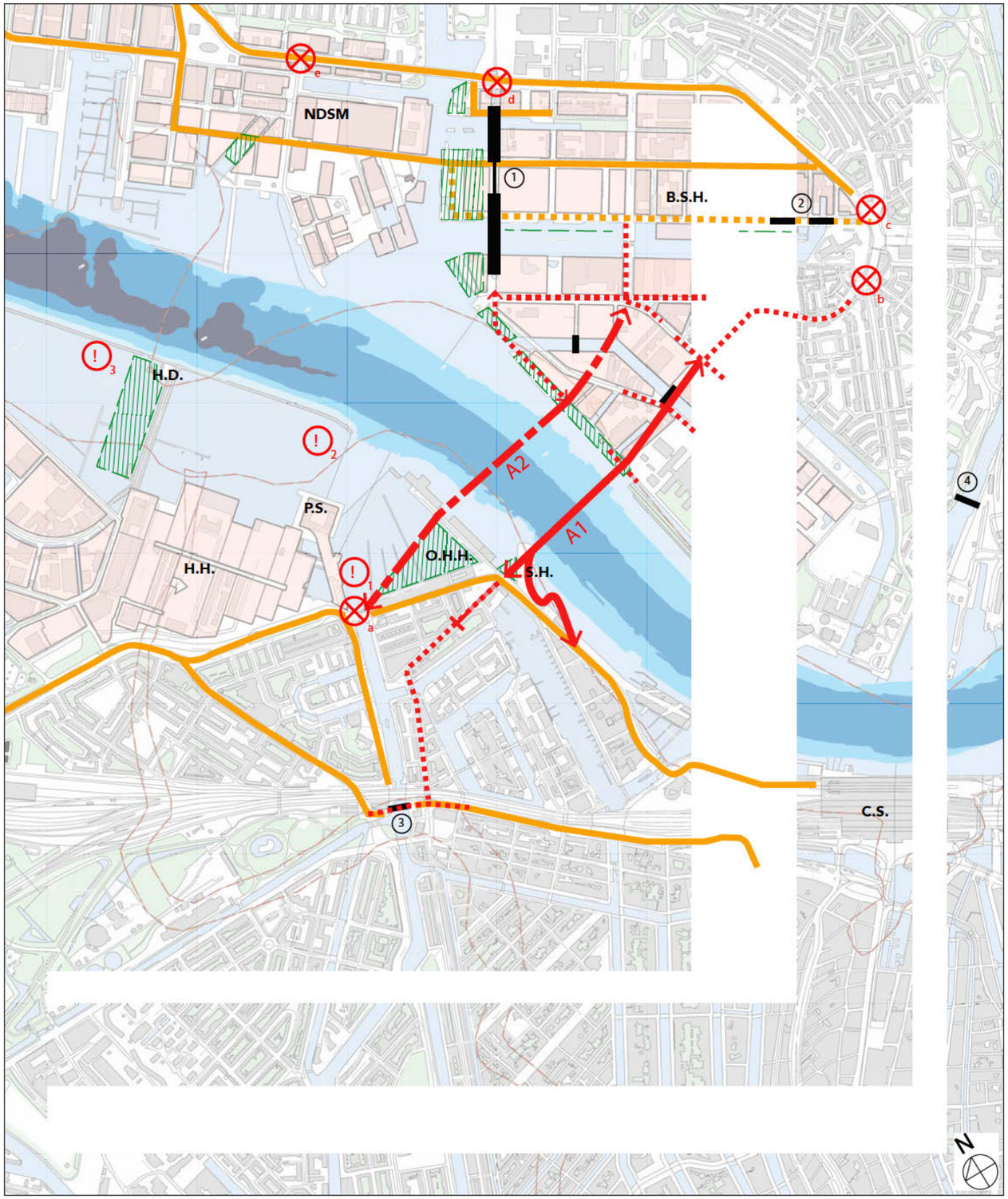
MATRIX KANSEN / WENSEN / RISICO'S: WESTELIJKE KNOOP

TRACÉ A - BUIKSLOTERHAM - STENEN HOOFD

TRACÉ B - BUIKSLOTERHAM - PONTSTEIGER

TRACÉ C - NDSM - HAPARANDA-DAM

	KANSEN	WENSEN	RISICO'S
STEDENBOUW FEITEN: Noord - BSH HIB dec 2019 / deels in uitvoering - NDSM in uitvoering - Hstad projectvorming Zuid - SH Zeeheldenbuurt: 19e vroeg 20ste bebouwing - HH in uitvoering	**Algemeen:** • De verbinding biedt kansen om bestaande dossiers scherper in gezamenlijkheid/afhankelijkheid te duiden; integraliteit staat voorop; • De verbinding biedt kansen om breder na te denken over openbare ruimte en culturele plekken aan het IJ. • De verbindingen kunnen een aanjager zijn waarmee het IJ een meer natuurlijk stedelijk epicentrum wordt; **Tracé A: Buiksloterham-Stenen Hoofd** • In Buiksloterham ligt een grote kans om de aanlanding van de verbinding ruimtelijk te verknopen met het nog aan te leggen oeverpark; naast functioneel is hier ook een 'werk met werk' maken kans • In Buiksloterham ligt een kans om de aanlanding programmatisch te verrijken • Een aanwijzing van een richting in dit dossier kan mogelijk op korte termijn ruimte geven aan potentiele planvorming in Buiksloterham die nu nog in een reserveringsgebied 'Sprong over het IJ' staat, en daarmee 'on hold' staat. Het exacter aangeven van deze zone kan dus projecten die nu in de wacht staan versnellen. **Tracé B: Buiksloterham-Pontsteiger** • Aansluiting op de centrale fietsring lijkt hier groot; • Een aansluiting aan de westzijde van de Kostverlorenvaart waar reeds een royaal fietspad ligt • Een aansluiting aan de oostzijde van de Kostverlorenvaart waar een directe doorlopende flux gezocht kan worden met de fietsring **Tracé C: NDSM-Haparandadam** Noord: • Aansluiting biedt kans om het NDSM terrein en de publiek ruimte van het NDSM terrein te verknopen en juist het potentieel zeer krachtige culturele publiek domein hier te versterken; • Aansluiting biedt kans om de doorontwikkeling van de noordelijke IJoevers richting Zeandam te stimuleren; Zuid: • Aansluiting biedt kans om nieuwe betekenisvolle publieke ruimte aan te leggen voor het nog te ontwikkelen Haven-Stad/Minervahaven en om deze toekomstige stedelijke ontwikkeling te versterken;	**Algemeen:** • De verbinding biedt niet alleen ruimte voor een potentieel probleem maar gaat meer uit van een integrale verbinding die toekomstvast is, anticipeert op toekomstige stedenbouwkundige planvorming, nieuwe perspectieven aanreikt; **Tracé A: Buiksloterham-Stenen Hoofd** • Bij de zuidelijke aanlanding dient een aantrekkelijke openbare ruimte tpv het stenen hoofd integraal onderdeel te zijn van de ontwerpopgave. **Tracé B: Buiksloterham-Pontsteiger** • De ruimtelijkheid en de cultuurhistorische waarde van de Oude houthaven dient scherp meegenomen te worden bij deze verbindingsoptie. Het karakter van nautiek, historie, betekenis van het water, schepen, kades en de algemene ruimtelijkheid zal ten allen onderdeel zijn van de filosofie van de aanlanding en beleving van de verbinding. **Tracé C: NDSM-Haparandadam** • Weinig om stedenbouwkundig rekening te houden met duiden van de toekomstige meer groene publieke ruimte; de verbinding kan een aanjager zijn om deze wens beter en krachtiger te duiden;	**Algemeen:** • Risico is met name de inpassing in het verkeersstelsel op het zuidelijk deel. Deze krijgt grote pieken op te vangen die in de huidige situatie nog net werken, maar met een influx van duizenden extra gebruikers per dag een echt nieuwe conditie scheppen; risico is hier dat aanvullende maatregelen het project (om het echt functioneel te krijgen) duurder maken, en dat het project niet alleen direct aan het IJ maar ook in de tweede lijn impact heeft; **Tracé A: Buiksloterham-Stenen Hoofd** • Aan de Noordoever zijn nog een aantal bedrijven die haven/water gerelateerd zijn; dit matcht niet met doortrekken van het oeverpark; dit zal ten allen tijde gemaneged en geduid moeten worden; **Tracé B: Buiksloterham-Pontsteiger** • Hoge kosten: grote overspanning en veel inbreuk op bestaande structuren; vele ingrepen nodig ook op huidige brug van Diemerstaet en grote herprofileringen noodzakelijk. • Interferentie van staande mastroute / binnenvaart met de logische inpassing. • Het betreft hier een lange oversteek. Bij een brug: wind Bij een tunnel: lengte/psychologisch effect van lang ondergronds **Tracé C: NDSM-Haparandadam** • Beperkt risico is dat de verbinding excentrisch voelt; daarom is hier een optisch zo ruimtelijk helder mogelijke lijn voor aantakking op de fietsladder cruciaal; zowel in Noord als Zuid: • Risico dat het te onderzoeken tramtrace naar Haven-stad een heldere keuze over hoofdfietsroute vertraagd. Deze dossiers zijn afhankelijk van elkaar en dient een uitspraak over gedaan te worden; • De huidige profileringen bij de Haparanaweg zijn nog niet berekend op de grote aantallen fietsers en is daarmee nog niet robuust; deze zal geherprofileerd moeten worden; • De aantakking van de Haparandaweg richting Spaardammerdijk dient mogelijk verbreedt te worden. Met name de doorsteek door Houthaven blok 0 (bij toekomstig AZC) is hier een aandachtspunt.
NAUTIEK Feiten trace ABC 1. Corridors • Internationale transport corridor met bijbehorende eisen en afspraken. Een toekomstbestendige vaarweg is essentieel voor het (internationale) goederenvervoer • Het ARK en NZK bedienen de corridors Amsterdam-Rotterdam, Rotterdam-Noord Nederland, Amsterdam-Duitsland, Amsterdam-Noord Nederland • Het NZK gebied en Oranjesluizen vormen een onderdeel van staande mast route • Het zoekgebied A-B-C vormen onderdeel van de kansrijke corridors (aangemerkt door de minister), voor toekomstbestendig vaarwegontwerp • Staande mast vereist een doorvaarthoogte van 30m+ • Het Noordzeekanaal en de Kostverlorenvaart vormen een onderdeel van het convenant van de staandemast routes. • In kader van oeververbindingen dient er voldoende hoogte, diepgang en breedte geborgd te worden voor zeecruiseschepen. • Voor Sail Amsterdam en Zeecruise zijn ondiepe tunnels niet geschikt (i.v.m. diepgang) • Tallships kennen een diepgang >4.50m (max diepgang beroeps-binnenvaart waar ondiepe tunnels op ontworpen worden) • Bij Zeecruise is een brug een belemmering (tenzij voldoende hoog en breed uitgevoerd), en daarmee inherent verbonden aan de locatie van de PTA • Alleen op locatie C is een brug mogelijk indien de PTA westelijk van het tracé een andere bestemming krijgt. • Een diepe tunnel is nautisch toekomstbestendig bouwen aan de toekomst 2. Kaders en richtlijnen • Bruggen en tunnels moeten voldoen aan de richtlijnen • De richtlijn vaarwegen 2017 & richtlijn scheepvaarttekens 2008 zijn voorwaardelijk voor inrichting. Daarnaast spelen CEMT-classificering, SVIR, BEVI, ADN, risico technische elementen zoals flessenhalzen, enz ook voorwaardelijke rollen voor de inrichting van het areaal. • Huidige faciliteiten zijn voorwaardelijk voor functioneren van het netwerk • Beroepsvaart krijgt bij beweegbare objecten voorrang op het landverkeer bij brugregimes. • Diepe tunnels kunnen nautisch altijd op tracé A, B of C. 3. Veiligheid • Er is verkeersbegeleiding ingesteld naar aanleiding van de grote verkeersintensiteit en krappe situaties. In de huidige situaties zijn reeds aanvullende verkeersmaatregelen getroffen om de situatie in de vaarweg veilig en beheersbaar te houden • Recreatievaart vormt een volwaardig gebruiker van het netwerk. Dit mengt met het beroepsverkeer en is niet altijd zichtbaar op AIS data. Recreatievaart kent geen marifoon- en radarplicht; er kan niet actief mee gecommuniceerd worden door overige scheepvaart en verkeersbegeleiding. • Recreatievaart wordt zoveel mogelijk gescheiden van beroepsvaart om de verkeersafwikkeling veilig te houden. De recreatievaart zorgt voor een kruisende (oversteken van de vaarweg) verkeersbeweging op verkeersknooppunt Schellingwoude. Om de kleinere sluizen aan de noordzijde van het complex Schellingwoude te nadieren • Een aanvullende complexiteit zijn op dit moment de vaarweg kruisende veerverbindingen. • Er zijn zeevaartbestemmingen in dit gebied (Zeehavengebied). • De snelheidsbeperking (12km/u) achter centraal station is nu al toegepast om de huidige verkeerssituatie te kunnen beheersen. Zie o.a. ook documenten: "Verkenning Oeververbinding Westelijke Knoop", "Bruggen, waar tunnels hypothetisch niet mogelijk zijn", brief van minister aan vz tweede kamer: "betreft vervolg KBA brughoogtes vier kansrijke vaarwegcorridors", Verkeersknooppunt Schellingwoude: "VKS-Toekomstbestendige corridor Noordzeekanaal (NZKV)"	**Kansen** • Tracé A, B en C: Een diepe tunnel is nautisch inpasbaar. • Tracé A, B en C: Een diepe tunnel scheidt kruisende verkeersstromen (landverkeer - scheepvaart) en daarmee de doorstroming en elkaar nooit hinderen. De robuustheid van beide verkeersstromen wordt daarmee gegarandeerd • Tracé C: Een brug dient de gehele hoofdvaarweg te overspannen. Beweegbare delen dienen aan beide zijden van de vaarweg een opening te hebben met de bijbehorende inrichting (Zie referentiemodel, "Bruggen waar tunnels hypothetisch niet mogelijk zijn"). • Tracé C: een diepe tunnel kan deels geplaatst/ingepast worden met open tunnelbak op de Haparandadam, waarin de volledige diepte onder de geul wordt opgezocht en aan de Noordzijde gebruik maklend van de oude scheepshelling NDSM. N.B.: een brugontwerp zonder aanlandingen is 350m. lang vanwege de beweegbare delen, pijlers, etc. om een vaarweg van 200m. te overspannen tegen een tunnel van 200m. lang. • Tracé C: brugontwerp of ondiepe tunnel alleen mogelijk indien PTA een andere bestemming heeft gekregen. Anders wordt Zeecruise onmogelijk. Bij de keuze ondiepe tunnel wordt Sail op de huidige locatie onmogelijk	**1. Beleidsafspraken, kaders en richtlijnen** • Voldoen aan de kaders en richtlijnen (rvw2017 etc.) • Voldoen aan de eisen van het convenant staande mast • Rekening houden met vrijwaringszone/leggerprofiel. • Wettelijke kaders en beleid volgen: SVIR, BPR, BEVI, SIGNI/IALA, BARRO, vrijwaringszones, leggers etc. **2. Veiligheid** • Zorgen dat recreatievaart en beroepsvaart gescheiden kunnen blijven va en. • De vaarweg van constructies geen hinder ondervind • Keuze van object waar geen aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn voor de vaarweggebruikers. • Richt de vaarweg in aan de hand van de vereiste vrije zichtsveldzones **3. Doorstroming & toekomstbestendige vaarweg** • Vaarweg toekomstbestendig is ingericht • De vaarweggebruiker geen tijdsverlies oploopt door het passeren van objecten (garandeer de bereikbaarheid en dus de logistieke betrouwbaarheid) • De PTA volledig te laten groeien tot de maximale capaciteit en de Coenhaven te benutten voor toekomstige groei boven de maximale capaciteit. Een diepe tunnel zou dit ondersteunen. • Toename van Transport over water stimuleren, daarmee het nevenvaarweer (o.a. Kostverlorenvaart) bereikbaar te houden voor transport.	**1. TRACÉ A, B & C** • Tracé A,B, C: Bij keuze voor ondiepe tunnel geen zeecruise op de locatie van de huidige PTA mogelijk. • Tracé A, B en C; bij een ondiepe tunnel betekent geen grote tallships naar Sail • Tracé A, B: brug niet mogelijk conform RVW 2017 (conflicterend met Kostverlorenvaart, zichtlijnen, bocht etc). **2. TRACÉ A** • Tracé A: Een brug ligt hier in de vrije zichtsveldzone van de bocht achter CS en is gezien het vereiste brugontwerp en de vaarweginrichting niet mogelijk. Conflicterert met de RVW 2017. • Bij keuze van een brug op Tracé A & B dient de vaarweg in één keer op de maatgevende overspanning te zijn (hoogte en breedte (gezien de geul en zichtlijnen). Dit zijn o.a. de afmetingen zeecruise (doorvaarthoogte >70m, gehele vaarwegbreedte). Er mogen geen middenpijlers worden toegepast. • Tracé A: Omya (talo-overslag schepen tot GT6000t) ligt in de zone van de aanlanding. Zeeschepen meren daarbinnen af • Tracé A: brug bij Stenen hoofd: ligt te dicht bij de bocht centrale deel - overspanning moet in één keer: geen pijlers in de vaarweg met voldoende doorvaarthoogte - Staande mast & Bijzonder Transport: te openen deel. Dit heeft invloed op de mast en positionering in het water (dit past niet in dit deel van de vaarweg)." **3. TRACÉ B** • Tracé B: Een brug ligt hier in de bocht van de hoofdvaarweg, op een punt waar een nevenvaarweg (Kostverlorenvaart, wordt zowel door de beroepsvaart als staande mast gebruikt) aansluit op de hoofdvaarweg. Gezien de beweegbare delen die vereist zijn is inpassing van een brug hier niet mogelijk. • Bij keuze van een brug op Tracé A & B dient de vaarweg in één keer op de maatgevende overspanning te zijn (hoogte en breedte (gezien de geul en zichtlijnen). Dit zijn o.a. de afmetingen zeecruise (doorvaarthoogte >70m, gehele vaarwegbreedte). Er mogen hier geen middenpijlers worden toegepast. **4. TRACÉ C** • Tracé C: Een brug met beweegbare delen op deze locatie vereist aanvullende verkeersmaatregelen, met dien verstande dat het huidige arsenaal met verkeersmaatregelen nu al toegepast wordt. • Er moet duidelijkheid zijn bij de inrichting van een beweegbaar object welke routekeuze een schipper dient te maken om ongewenste menging van verkeersstromen en aanvaring van het object (zie bijv. incident sluis Grave) te voorkomen • Bij een brug op Tracé C wordt zeecruise, met als bestemming de huidige locatie van de PTA, onmogelijk. De PTA dient dan westelijker van het object een bestemming te krijgen.
MOBILITEIT • Pontsteiger sluit als figuur meest direct aan op de binnenring (en straks op centrum via Hearlemmer Houttuinen). Tracé bij Stenen Hoofd ontlast het centrale deel iets meer, maar leidt ook tot drukkere routes door het centrum. • Tracés Stenen Hoofd en Pontsteiger sluiten in Noord meer direct aan op de van Hasseltzone dan de Haparandadam. Tracé Haparandadam-NDSM sluit meer westelijk aan en lijkt meer te anticiperen op lange termijn planvorming. • Tracé Haparandadam heeft relatie met toekomstige transformatie opgaven Haven-stad. Ligt meer excentrisch waardoor aantakking op netwerken in tweede lijn steviger ingezet moeten worden. N.B. 1 OV op verbinding met tram niet haalbaar. SH: Minst realistisch PS: bus? HD: evt. tram/bus N.B. 2 Haparanda-dam maakt andere meer westelijke verbinding Havenstad minder realistisch√ -Concureert met de wens vanuit Havenstad voor een verbinding bij de Coenhaven-C Douwesterrein N. B. 3 Uitwisseling OV fietsverbinding naar verwachting zeer beperkt	• Logische aantakking op Binnenring mogelijk • Sluit aan bij nieuwe ontwikkeling op zuid- én noordoever • Ook veel mobiliteitsprojecten voor de fiets die een verbinding kunnen versterken. Zoals de Hearlemmer Houttuinen, Westerparkroute richting Haven Stad.	• Verlichting druk op centrale veerponten • Een goed befietsbare en gestrekte route op stedelijk en regioneal schaalniveau: een logisch aantakkend op belangrijkste routes in de stad en de doorgaande routes naar Zaanstad, Landsmeer, Oostzaan en Purmerend. • Tracé westkant dat past bij ontwikkelingen in komende decennia (Minervahaven, Buiksloterham, NDSM). Ruimte voor tweede westelijke verbinding als meer westelijke gebieden worden ontwikkeld (Coen- en Vlotheven, Cornelis Douwes, Achtersluispolder). Ontlasten centrale deel (Centraal Station) Invloed keuze locatie verbinding	• Ubaan: twee grote investeringen dicht bij elkaar lijkt niet aannemelijk. Hoewel de ene een OV-verbinding is en de ander voornamelijk voor fietsers is bedoeld. • Een te westelijke gelegen verbinding heeft geen effect op pontveren --> output berekeningen Christiaen Kwantes • De meest westelijke verbinding, bij de Haparandadam, lijkt op lange termijn fietsverkeer te kunnen spreiden, maar als er (nog) te weinig fietsers zijn schiet dit zijn doel voorbij. Voor veel gebruikers van het Buiksloterwegveer is de Haparandadam geen goed alternatief. Haparandadam ligt ver weg om centrale deel direct te ontlasten. Haparandadam heeft een minder directe aansluiting op binnenring en toelatende routes tot binnenring. Stenen Hoofd: door ligging dicht op het centrale deel kans groot op drukke route door het centrum.



RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
- (1) Brug Johan van Hasseltkanaal / Brug Papaverkanaal
- (2) Brug Buiksloterkanaal / Brug Distelkanaal
- (3) Brug Haarlemmer Houttuinen
- (4) Brug Noordhollands Kanaal

KNOOPPUNTEN:
- (a) Westerkeersluisbrug
- (b) Mosplein - Hagendoornweg
- (c) Mosplein - Papaverhoek
- (d) Klaprozenweg - West. Onsluiting
- (e) Klaprozenweg - Hulstweg

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- (!1) Route K.V.V.
- (!2) Scheepvaart
- (!3) Scheepvaart

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

WEST: TRACÉ A - BSH - SH

BRUG - VRIJE DOORVAART 11.35 + MHW

TRACÉ A1 - BSH - SH

NOORD - ASTERWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	0.50 + NAP	12.35 - 0.50 =	11.85 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	11.85 / 3% = 11.85 / 5 = 2.37 3 x 25 =	395 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			470 meter

ZUID - WESTERDOKSDIJK

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	2.45 + NAP	12.35 - 2.45 =	9.90 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	9.90 / 3% = 9.90 / 5 = 1.98 2 x 25 =	330 m 50 m
TOTALE HELLINGBAAN			380 meter

TRACÉ A2 - BSH - SILODAM / OUDE HOUTHAVENS

NOORD - DISTELWEG/ASTERWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	0.74 + NAP	12.35 - 0.74 =	11.61 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	11.61 / 3% = 11.61 / 5 = 2.33 3 x 25 =	387 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			462 meter

ZUID - SILODAM (PEIL = 2.20 + NAP + VRIJE HOOGTE NOODDIENSTEN VAN 4.20 M)

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	6.40 + NAP	12.35 - 6.40 =	5.95 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	5.95 / 3% = 5.95 / 5 = 1.2 2 x 25 =	198 m 50 m
TOTALE HELLINGBAAN			248 meter

NETWERKVERBINDING

FIETS

Noord:
- route Asterweg - Ridderspoorweg naar Papaverweg (NDSM) of Hoofdnet Klaprozenweg (auto en OV)

Zuid:
- beoogde LV-brug voor doorsteek vanuit Haarlemmer Houttuinen naar Houtmankade

- Plusnet Fiets loopt via WDD/van Diemenstraat
- Hoofdnet Fiets loopt via Houtmankade
- Naast WDD: lager gelegen kade (1.5 + NAP)

- A1: start vanaf de WDD (in buurt IJdock: mv = 3.2 + NAP - dit geeft echter een verbinding naar CS / Centrum)
- A2: begin bij Westersluisbrug/van Diemenstraat

- Centrale ligging: heeft daardoor waarschijnlijk grootste effect op ontlasten centrale pontveren in vergelijking met westelijker gelegen verbindingen.
- Aansluiting op fietsnetwerk aan zuidkant is suboptimaal. Fietsroute door Barentszstraat is uitdaging. Aan Centrumzijde aanlanding zoeken op Westerdoksdijk of dalend via het Westerdok, niet richting Barentszstraat.
- Oversteek over Westerdoksdijk is aandachtspunt
- Sociale veiligheid beter dan tunnel
- Van drie opties aan de westkant de middellange variant: gemiddeld effect op sociale veiligheid
- Ten opzichte van de diepe tunnel beter behapbare hellingbanen.

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

Aan beide zijden voorzien
- ruime liften (in maat en aantal) en trap
- meer 'lokale verbinding': bijv. op Oeverpark en SH in directe verbinding voorzien

Noord:
- verbinding naar Oeverpark (doorzetten Oeverpark als onderdeel HIB)

Zuid:
- A1: opvullen driehoek SH/WDD
- A2: opvullen driehoek WDD/SD

- Met liften brug toegankelijk maken voor mensen met een beperking
- Sociale veiligheid beter dan tunnel
- Vanwege hellingbanen ook toegangen aan de oevers nodig
- Recreatief meerwaarde!

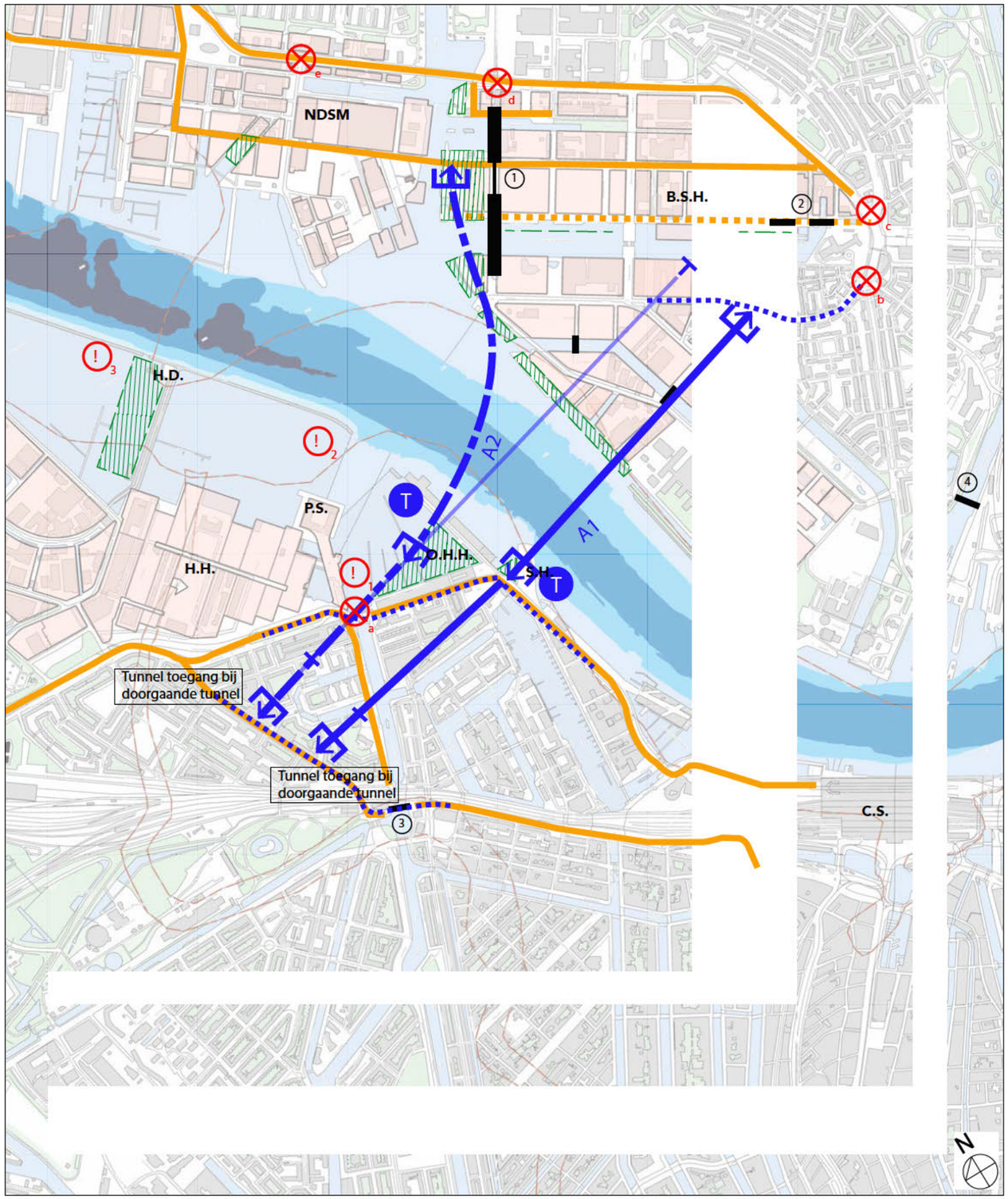
OV

Noord:
- is er ruimte Klaprozenweg te herprofileren?
- Reservering J. van Hasseltzone

Zuid:
- nieuw Metropunt Oostlijn (sluiten naar CS): op knoop met tramlijn 5
- Busroute CS - HH (halte WDD)

- Aan zuidkant aansluiting op OV op Westerdoksdijk richting CS of Sloterdijk.
- Bussen rijden langs de verbinding, tram doortrekken vanaf de Planciusstraat is lastig inpasbaar.

WEST: TRACÉ A - BSH - SH
TUNNEL DIEP - 18.6 - NAP



TRACÉ A1 - BSH - SH

NOORD - ASTERWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	18.6 - NAP	18.6	18.6 - NAP
Maaiveldhoogte	0.50 + NAP	18.6 + 0.50 =	19.1 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	19.1 / 3% = 19.1 / 5 = 3.82 4 x 25 =	637 m 100 m
TOTALE HELLINGBAAN			740 meter

ZUID - WESTERDOKSDIJK

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	18.6 - NAP	18.6	18.6 - NAP
Maaiveldhoogte	2.45 + NAP	18.6 + 2.45 =	21.05 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	21.05 / 3% = 21.05 / 5 = 4.21 5 x 25 =	702 m 125 m
TOTALE HELLINGBAAN			827 meter

TRACÉ A2 - BSH - SILODAM / OUDE HOUTHAVENS

NOORD - DISTELWEG/ASTERWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	18.6 - NAP	18.6	18.6 - NAP
Maaiveldhoogte	0.74 + NAP	18.6 + 0.74 =	19.34 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	19.34 / 3% = 19.34 / 5 = 3.9 4 x 25 =	645 m 100 m
TOTALE HELLINGBAAN			745 meter

ZUID - VAN DIEMENSTRAAT/WESTERKEERSLUISBRUG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	18.6 - NAP	18.6	18.6 - NAP
Maaiveldhoogte	2.6 + NAP	18.6 + 2.6 =	21.2 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	21.2 / 3% = 21.2 / 5 = 4.24 5 x 25 =	707 m 125 m
TOTALE HELLINGBAAN			832 meter

NETWERKVERBINDING

FIETS

Noord:
- verbinding Mosplein?

Zuid:
- A1: evt. technische oplossing aan SH?
- A2: begin bij Westersluisbrug/van Diemenstraat

- Centrale ligging: heeft daardoor waarschijnlijk grootste effect op ontlasten centrale pontveren in vergelijking met westelijker gelegen verbindingen.
- Aansluiting op fietsnetwerk aan zuidkant is suboptimaal. Aan Centrumzijde lastig befietsbaar te ontsluiten. Fietsroute door Barentzstraat is uitdaging.
- Oversteek over Westerdoksdijk is aandachtspunt
- Sociale veiligheid niet optimaal
- Van drie opties aan de westkant de middellange variant: gemiddeld effect op sociale veiligheid
- Wel erg lange hellingbanen en daardoor mis je wellicht wat verzorgingsgebied.

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

Aan beide zijden voorzien
- ruime liften (in maat en aantal) en trap
- meer 'lokale verbinding': bijv. op Oeverpark en SH in directe verbinding voorzien

Noord:

Zuid:

- Diepe tunnel toegankelijk maken voor mensen met een beperking lastig.
- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.
- Vanwege hellingbanen ook toegangen aan de oevers nodig

OV

Noord:
- is er ruimte Klaprozenweg te herprofileren?
- Reservering J. van Hasseltzone
- Busroute BSW - Zaandam: Asterweg / Distelweg / Ridderspoorweg

Zuid:
- nieuw Metropunt Oostlijn (sluiten naar CS): op knoop met tramlijn 5
- Busroute CS - HH (halte WDD)

- Aan zuidkant aansluiting op OV op Westerdoksdijk richting CS of Sloterdijk.
- Bussen rijden langs de verbinding, tram doortrekken vanaf de Planciusstraat is lastig inpasbaar.

RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
1. Brug Johan van Hasseltkanaal
   Brug Papaverkanaal
2. Brug Buiksloterkanaal
   Brug Distelkanaal
3. Brug Haarlemmer Houttuinen
4. Brug Noordhollands Kanaal

KNOOPPUNTEN:
- a Westerkeersluisbrug
- b Mosplein - Hagendoornweg
- c Mosplein - Papaverhoek
- d Klaprozenweg - West. Onsluiting
- e Klaprozenweg - Hulstweg

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- 1 Route K.V.V.
- 2 Scheepvaart
- 3 Scheepvaart

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

WEST: TRACÉ A - BSH - SH
TUNNEL ONDIEP - 13.85 - NAP



RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
1. Brug Johan van Hasseltkanaal
   Brug Papaverkanaal
2. Brug Buiksloterkanaal
   Brug Distelkanaal
3. Brug Haarlemmer Houttuinen
4. Brug Noordhollands Kanaal

KNOOPPUNTEN:
- a Westerkeersluisbrug
- b Mosplein - Hagendoornweg
- c Mosplein - Papaverhoek
- d Klaprozenweg - West. Onsluiting
- e Klaprozenweg - Hulstweg

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- 1 Route K.V.V.
- 2 Scheepvaart
- 3 Scheepvaart

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

TRACÉ A1 - BSH - SH

NOORD - ASTERWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85 - NAP
Maaiveldhoogte	0.50 + NAP	13.85 + 0.50 =	14.35 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	14.35 / 3% = 14.35 / 5 = 2.87 3 x 25 =	478 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			453 meter

ZUID - WESTERDOKSDIJK

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	18.35 - NAP	13.85	13.85 - NAP
Maaiveldhoogte	2.45 + NAP	13.85 + 2.45 =	16.3 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	16.3 / 3% = 16.3 / 5 = 3.26 4 x 25 =	543 m 100 m
TOTALE HELLINGBAAN			643 meter

TRACÉ A2 - BSH - SILODAM / OUDE HOUTHAVENS

NOORD - DISTELWEG/ASTERWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85 - NAP
Maaiveldhoogte	0.74 + NAP	13.85 + 0.74 =	14.59 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	14.59 / 3% = 14.59 / 5 = 2.9 3 x 25 =	487 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			562 meter

ZUID - VAN DIEMENSTRAAT/WESTERKEERSLUISBRUG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85 - NAP
Maaiveldhoogte	2.6 + NAP	13.85 + 2.6 =	16.45 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	16.45 / 3% = 16.45 / 5 = 3.29 4 x 25 =	549 m 100 m
TOTALE HELLINGBAAN			649 meter

NETWERKVERBINDING

FIETS

Noord:
- verbinding Asterweg

Zuid:
- evt. technische oplossing aan SH?

- Centrale ligging: heeft daardoor waarschijnlijk grootste effect op ontlasten centrale pontveren in vergelijking met westelijker gelegen verbindingen.
- Aansluiting op fietsnetwerk aan zuidkant is suboptimaal. Aan Centrumzijde lastig befietsbaar te ontsluiten. Fietsroute door Barentzstraat is uitdaging.
- Oversteek over Westerdoksdijk is aandachtspunt
- Sociale veiligheid niet optimaal
- Van drie opties aan de westkant de middellange variant: gemiddeld effect op sociale veiligheid
- Ten opzichte van de diepe tunnel beter behapbare hellingbanen.

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

Aan beide zijden voorzien
- ruime liften (in maat en aantal) en trap
- meer 'lokale verbinding': bijv. op Oeverpark en SH in directe verbinding voorzien

Noord:

Zuid:

- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.
- Vanwege hellingbanen ook toegangen aan de oevers nodig

OV

Noord:
- is er ruimte Klaprozenweg te herprofileren?
- Reservering J. van Hasseltzone
- Busroute BSW - Zaandam: Asterweg / Distelweg / Ridderspoorweg

Zuid:
- nieuw Metropunt Oostlijn (sluiten naar CS): op knoop met tramlijn 5
- Busroute CS - HH (halte WDD)

- Aan zuidkant aansluiting op OV op Westerdoksdijk richting CS of Sloterdijk.
- Bussen rijden langs de verbinding, tram doortrekken vanaf de Planciusstraat is lastig inpasbaar.

WEST: TRACÉ B - BSH - PONTSTEIGER
BRUG - VRIJE DOORVAART 11.35 + MHW



RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
1. Brug Johan van Hasseltkanaal
   Brug Papaverkanaal
2. Brug Buiksloterkanaal
   Brug Distelkanaal
3. Brug Haarlemmer Houttuinen
4. Brug Noordhollands Kanaal

KNOOPPUNTEN:
- a Westerkeersluisbrug
- b Mosplein - Hagendoornweg
- c Mosplein - Papaverhoek
- d Klaprozenweg - West. Onsluiting
- e Klaprozenweg - Hulstweg

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- 1 Route K.V.V.
- 2 Scheepvaart
- 3 Scheepvaart

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel

Lengte tunnel

T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

NOORD - DISTELWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	0.90 + NAP	12.35 - 0.90 =	11.45 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	11.45 / 3% = 11.45 / 5 = 2.29 3 x 25 =	382 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			457 meter

ZUID - PONTSTEIGER

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	1.80 + NAP	12.35 - 1.80 =	10.55 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	10.55 / 3% = 10.55 / 5 = 2.11 3 x 25 =	352 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			427 meter

NB
- parkeergarage onder Pontsteiger
- SM en binnenvaartroute Kostverlorenvaart via Oude Houthavens naar IJ
- ligplaatsen bij golfbreker HH

NETWERKVERBINDING

FIETS

Noord:
- verbinding met Westelijke onstluiting BSH naar Klaprozenweg
- Inpassing op Oeverpark langs Zijkanaal H
- oost west verbinding via Papaverweg (Theo Fransmanbrug)

Zuid:
-
- Logische aansluiting op Binnenring via Planciusstraat en Houtmankade oostzijde. Hierdoor doortrekken Binnenring-profiel tot aan brug/tunnel mogelijk.
- Wel lang
- Aansluiting via Houtmankade westzijde ook mogelijk, maar zorgt voor inpassingsvraagstuk rondom de westelijke ingang van het Westerpark, het Nassauplein en/of de nieuwe fietsbrug i.h.k.v. de route over de Haarlemmer Houttuinen.
- Oversteek Van Diemenstraat aandachtspunt (ook i.c.m. drukke kruispunt Tasmanstraat/Houtmankade westzijde). Mogelijkheid om ten zuiden van Van Diemenstraat naar beneden te gaan en ten noorden van de Van Diemenstraat te beginnen met brug?
- Sociale veiligheid niet optimaal. Ook gelet op lange afstand
- Door lengte mogelijk minder steile maar lange hellingen mogelijk?
- Aanbrug kan gestrekt. Wellicht zelfs wat vloeiende bochten om te lange rechtstanden te vermijden (brug Kopenhagen)

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

Aan beide zijden voorzien
- ruime liften (in maat en aantal) en trap
- meer 'lokale verbinding': bijv. op Oeverpark en PS in directe verbinding voorzien

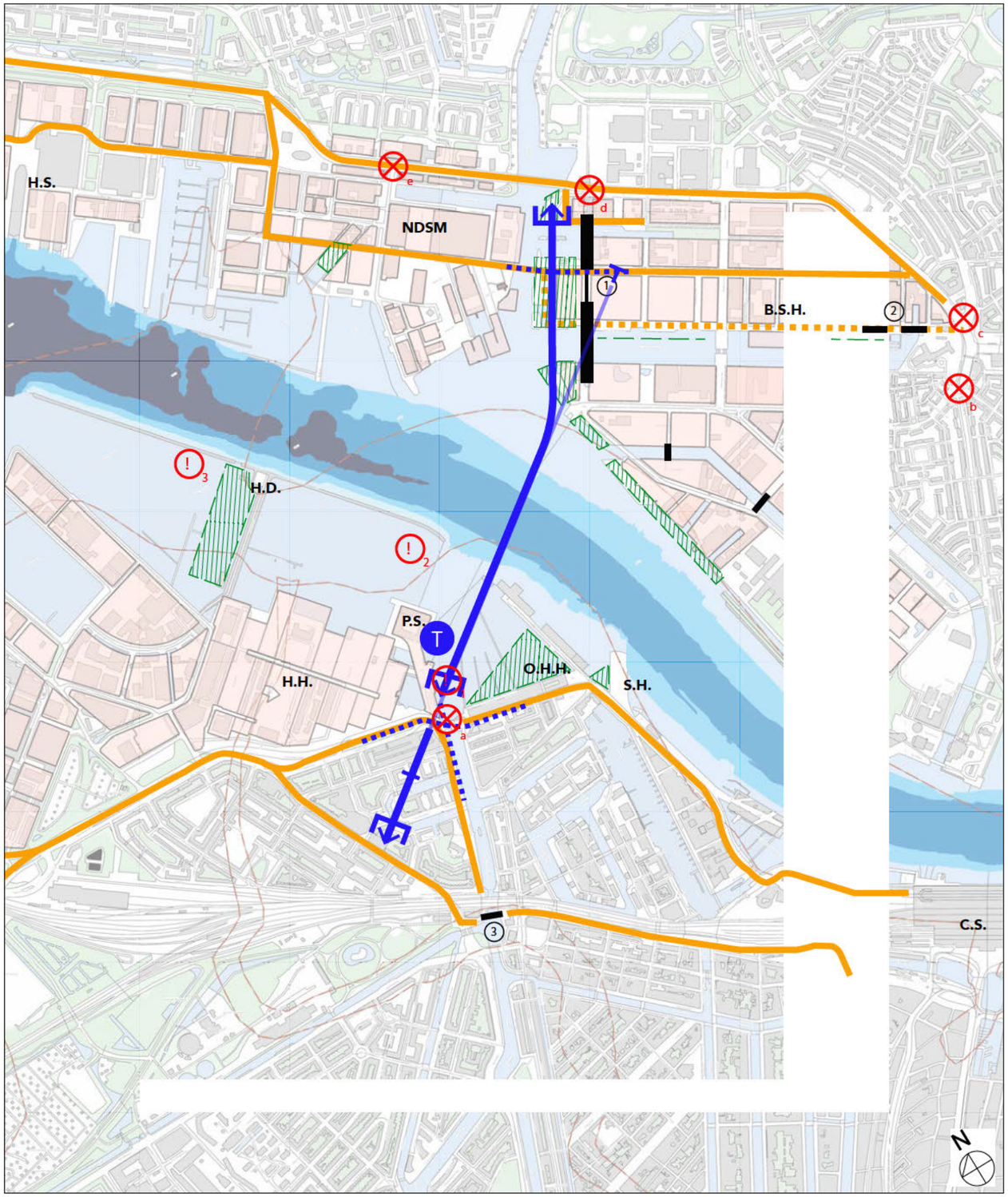
- Lange afstand nadelig voor voetgangers en mensen met beperking.
- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.
- Vanwege hellingbanen ook toegangen vanaf de oevers nodig
- Recreatief zeker van meerwaarde. Wordt een uitje!

OV

- Bussen rijden langs de verbinding, tram doortrekken vanaf de Planciusstraat is lastig inpasbaar
- Aan zuidkant aansluiting op OV op Tasmanstraat richting CS of Sloterdijk.
- Aansluiting fietsnetwerk op toekomstige metrohalte Westerpark mogelijk.

WEST: TRACÉ B - BSH - PONTSTEIGER

TUNNEL DIEP - 18.6 - NAP



NOORD - DISTELWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	18.6 - NAP	18.6	18.6 - NAP
Maaiveldhoogte	0.90 + NAP	18.6 + 0.90 =	19.5 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	19.5 / 3% = 19.5 / 5 = 3.9 4 x 25 =	650 m 100 m
TOTALE HELLINGBAAN			**750 meter**

ZUID - PONTSTEIGER

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	18.6 - NAP	18.6	18.6 - NAP
Maaiveldhoogte	1.80 + NAP	18.6 + 1.80 =	20.4 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	20.4 / 3% = 20.4 / 5 = 4.1 5 x 25 =	680 m 125 m
TOTALE HELLINGBAAN			**805 meter**

NB
- parkeergarage onder Pontsteiger
- SM en binnenvaartroute Kostverlorenvaart via Oude Houthavens naar IJ
- ligplaatsen bij golfbreker HH

NETWERKVERBINDING

FIETS

- Logische aansluiting op Binnenring via Planciusstraat en Houtmankade oostzijde. Hierdoor doortrekken Binnenring-profiel tot aan brug/tunnel mogelijk.
- Wel erg lang
- Aansluiting via Houtmankade westzijde ook mogelijk, maar zorgt voor inpassingsvraagstuk rondom de westelijke ingang van het Westerpark, het Nassauplein en/of de nieuwe fietsbrug i.h.k.v. de route over de Haarlemmer Houttuinen.
- Oversteek Van Diemenstraat aandachtspunt (ook i.c.m. drukke kruispunt Tasmanstraat/Houtmankade westzijde). Mogelijkheid om al ten zuiden van Van Diemenstraat naar beneden te gaan?
- Sociale veiligheid is hier echt een item! Ook gelet op lange afstand
- Door lengte mogelijk minder steile maar lange hellingen mogelijk?

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

Aan beide zijden voorzien
- ruime liften (in maat en aantal) en trap
- meer 'lokale verbinding': bijv. op Oeverpark en PS in directe verbinding voorzien

Noord:
- directe verbinding Oeverpark/Distelweg

Zuid:
- directe verbinding westelijk punt SD

- Lange afstand nadelig voor voetgangers en mensen met beperking.
- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.
- Diepe tunnel toegankelijk maken voor mensen met een beperking lastig.
- Vanwege hellingbanen ook toegangen vanaf de oevers nodig

OV

- Bussen rijden langs de verbinding, tram doortrekken vanaf de Planciusstraat is lastig inpasbaar.
- Aan zuidkant aansluiting op OV op Tasmanstraat richting CS of Sloterdijk.
- Aansluiting fietsnetwerk op toekomstige metrohalte Westerpark mogelijk.

RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
- ① Brug Johan van Hasseltkanaal / Brug Papaverkanaal
- ② Brug Buiksloterkanaal / Brug Distelkanaal
- ③ Brug Haarlemmer Houttuinen
- ④ Brug Noordhollands Kanaal

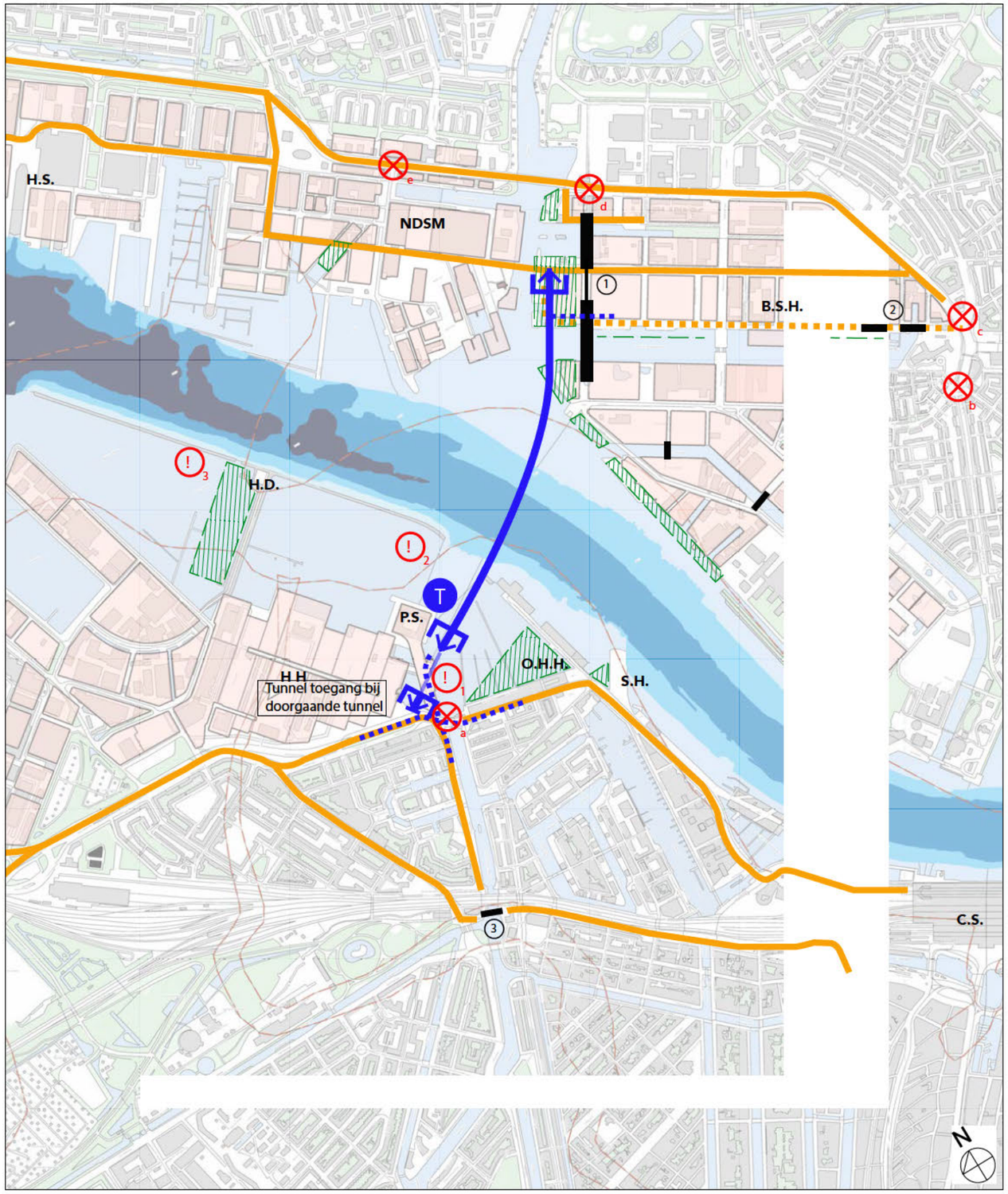
KNOOPPUNTEN:
- Ⓐ Westerkeersluisbrug
- Ⓑ Mosplein - Hagendoornweg
- Ⓒ Mosplein - Papaverhoek
- Ⓓ Klaprozenweg - West. Onsluiting
- Ⓔ Klaprozenweg - Hulstweg

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- ! Route K.V.V.
- ! Scheepvaart
- ! Scheepvaart

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

WEST: TRACÉ B - BSH - PONTSTEIGER
TUNNEL ONDIEP - 13.85 - NAP



RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
1. Brug Johan van Hasseltkanaal
   Brug Papaverkanaal
2. Brug Buiksloterkanaal
   Brug Distelkanaal
3. Brug Haarlemmer Houttuinen
4. Brug Noordhollands Kanaal

KNOOPPUNTEN:
- a Westerkeersluisbrug
- b Mosplein - Hagendoornweg
- c Mosplein - Papaverhoek
- d Klaprozenweg - West. Onsluiting
- e Klaprozenweg - Hulstweg

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- 1 Route K.V.V.
- 2 Scheepvaart
- 3 Scheepvaart

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

NOORD - DISTELWEG			
ONDERDEEL	**RANDVOORWAARDEN**	**SOM**	**TOTAAL**
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85 - NAP
Maaiveldhoogte	0.90 + NAP	13.85 + 0.90 =	14.75 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	14.75 / 3% = 14.75 / 5 = 2.95 3 x 25 =	492 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			**567 meter**

ZUID - PONTSTEIGER			
ONDERDEEL	**RANDVOORWAARDEN**	**SOM**	**TOTAAL**
Vloer op	18.35 - NAP	13.85	13.85 - NAP
Maaiveldhoogte	1.80 + NAP	13.85 + 1.80 =	15.65 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	15.65 / 3% = 15.65 / 5 = 3.13 4 x 25 =	522 m 100 m
TOTALE HELLINGBAAN			**622 meter**

NB
- parkeergarage onder Pontsteiger
- SM en binnenvaartroute Kostverlorenvaart via Oude Houthavens naar IJ
- ligplaatsen bij golfbreker HH

NETWERKVERBINDING

FIETS

- Logische aansluiting op Binnenring via Planciusstraat en Houtmankade oostzijde. Hierdoor doortrekken Binnenring-profiel tot aan brug/tunnel mogelijk.
- Wel erg lang
- Aansluiting via Houtmankade westzijde ook mogelijk, maar zorgt voor inpassingsvraagstuk rondom de westelijke ingang van het Westerpark, het Nassauplein en/of de nieuwe fietsbrug i.h.k.v. de route over de Haarlemmer Houttuinen.
- Oversteek Van Diemenstraat aandachtspunt (ook i.c.m. drukke kruispunt Tasmanstraat/Houtmankade westzijde). Mogelijkheid om al ten zuiden van Van Diemenstraat naar beneden te gaan?
- Sociale veiligheid is hier echt een item! Ook gelet op lange afstand
- Door lengte mogelijk minder steile maar lange hellingen mogelijk?

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

Aan beide zijden voorzien
- ruime liften (in maat en aantal) en trap
- meer 'lokale verbinding': bijv. op Oeverpark en PS in directe verbinding voorzien

Noord:
- directe verbinding op Oeverpark/Distelweg

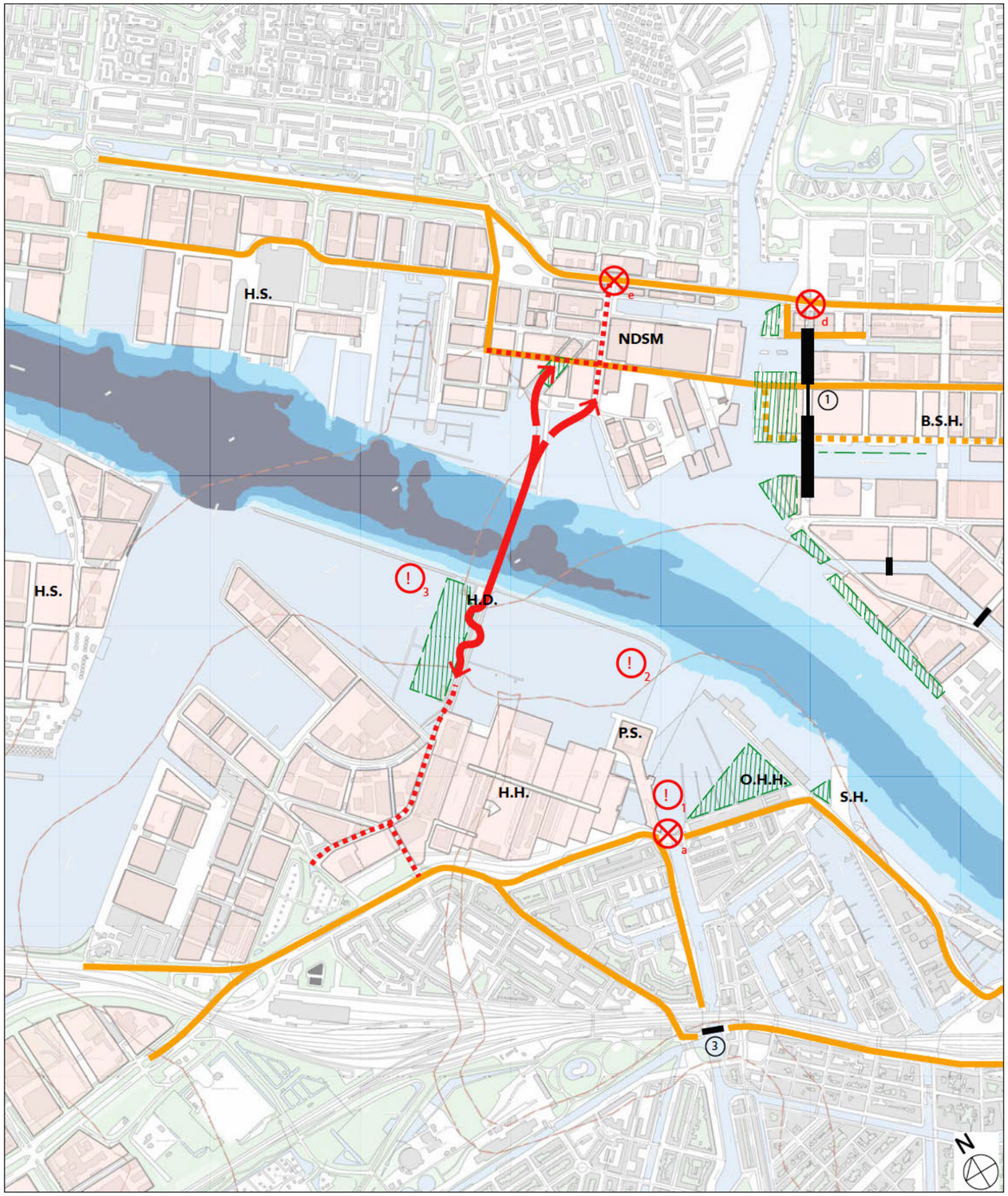
Zuid:
- directe verbinding westelijk punt SD

- Lange afstand nadelig voor voetgangers en mensen met beperking.
- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.
- Vanwege hellingbanen ook toegangen de oevers nodig?

OV

- Bussen rijden langs de verbinding, tram doortrekken vanaf de Planciusstraat is lastig inpasbaar.
- Aan zuidkant aansluiting op OV op Tasmanstraat richting CS of Sloterdijk.
- Aansluiting fietsnetwerk op toekomstige metrohalte Westerpark mogelijk.

WEST: TRACÉ C - NDSM - HAPARANDA-DAM
BRUG - VRIJE DOORVAART 11.35 + MHW



RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
1. Brug Johan van Hasseltkanaal / Brug Papaverkanaal
2. Brug Buiksloterkanaal / Brug Distelkanaal
3. Brug Haarlemmer Houttuinen
4. Brug Noordhollands Kanaal

KNOOPPUNTEN:
- a Westerkeersluisbrug
- b Mosplein - Hagendoornweg
- c Mosplein - Papaverhoek
- d Klaprozenweg - West. Onsluiting
- e Klaprozenweg - Hulstweg

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- 1 Route K.V.V.
- 2 Scheepvaart
- 3 Scheepvaart

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

NOORD - NDSM-PLEIN

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	1.25 + NAP	12.35 - 1.25 =	11.10 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	11.10 / 3% = 11.10 / 5 = 2.22 3 x 25 =	370 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			445 meter

ZUID - HAPARANDA-DAM ZUID

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	1.15 + NAP	12.35 - 1.15 =	11.20 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	11.20 / 3% = 11.20 / 5 = 2.24 3 x 25 =	374 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			449 meter

NETWERKVERBINDING

FIETS

- Ligt in Noord excentrisch t.o.v. grote woningdichtheid. Pas later in de tijd meer woningbouw westelijker, maar dichtheid blijft oostelijker.
- Ligt in Zuid de komende minimaal 20 jaar ook excentrisch t.o.v. grote dichtheden.
- Lastige ontsluiting aan zuidkant. Er is geen goede route beschikbaar van zuidelijke aanlanding naar Spaarndammerstraat / Zaanstraat om bij Binnenring te komen: kruip door, sluip door of via Houthavenweg, maar daar komt smalle toekomstige onderdoorgang.
- Bij deze locatie ook verbeterende route door Westerpark noodzakelijk om gebruik te maken van westelijke ligging.
- Spaarndammerbuurt, spoorbundel en Westerpark maken aantakking op rest van de binnenstad wel ingewikkeld.

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

Aan beide zijden voorzien
- ruime liften (in maat en aantal) en trap
- meer 'lokale verbinding': bijv. op Oeverpark en PS in directe verbinding voorzien

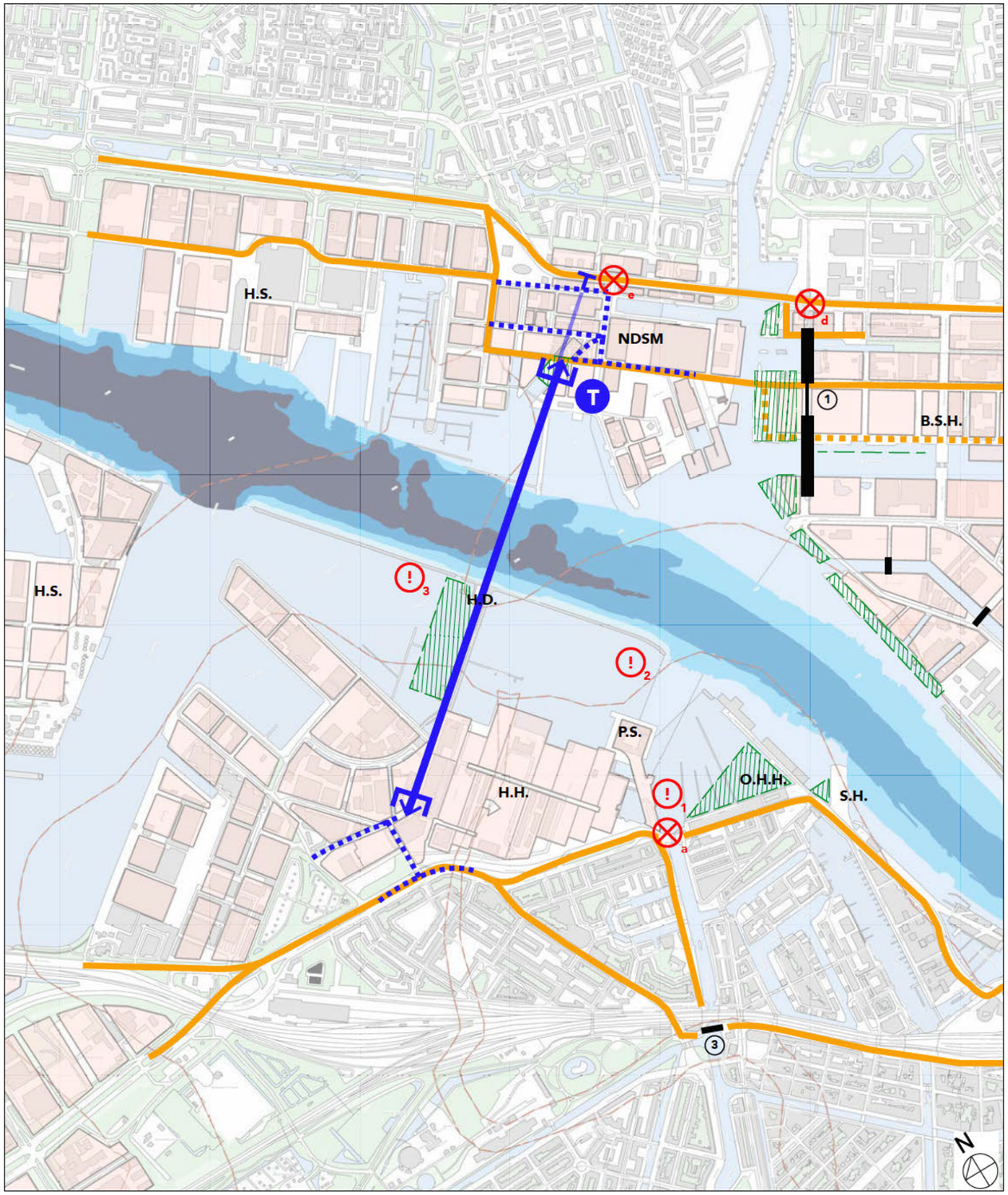
- Ver van OV aan zuidkant
- Kortste afstand: steile helling voor mensen met beperking?
- Vanwege hellingbanen ook toegangen vanaf de oevers nodig

OV

- Waarschijnlijk geen OV binnen 400 m. van aanlanding tunnel / brug.
- Voor fiets in toekomst aansluiting op metrohalte Hemknoop.

WEST: TRACÉ C - NDSM - HAPARANDA-DAM

TUNNEL DIEP - 18.6 - NAP



NOORD - NDSM-PLEIN

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	18.6 - NAP	18.6	18.6 - NAP
Maaiveldhoogte	1.25 + NAP	18.6 + 1.25 =	19.85 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	19.85 / 3% = 19.85 / 5 = 3.97 4 x 25 =	662 m 100 m
TOTALE HELLINBAAN			**762 meter**

ZUID - HAPARANDA-DAM

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	18.6 - NAP	18.6	18.6 - NAP
Maaiveldhoogte	1.15 + NAP	18.6 + 1.15 =	19.75 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	19.75 / 3% = 19.75 / 5 = 3.95 4 x 25 =	659 m 100 m
TOTALE HELLINGBAAN			**759 meter**

RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
1. Brug Johan van Hasseltkanaal
   Brug Papaverkanaal
2. Brug Buiksloterkanaal
   Brug Distelkanaal
3. Brug Haarlemmer Houttuinen
4. Brug Noordhollands Kanaal

KNOOPPUNTEN:
- a Westerkeersluisbrug
- b Mosplein - Hagendoornweg
- c Mosplein - Papaverhoek
- d Klaprozenweg - West. Onsluiting
- e Klaprozenweg - Hulstweg

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- 1 Route K.V.V.
- 2 Scheepvaart
- 3 Scheepvaart

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel

Lengte tunnel

T Technische inpassing

NETWERKVERBINDING

FIETS

- Ligt in Noord excentrisch t.o.v. grote woningdichtheid. Pas later in de tijd meer woningbouw westelijker, maar dichtheid blijft oostelijker.
- Ligt in Zuid de komende minimaal 20 jaar ook excentrisch t.o.v. grote dichtheden.
- Lastige ontsluiting aan zuidkant. Er is geen goede route beschikbaar van zuidelijke aanlanding naar Spaarndammerstraat / Zaanstraat om bij Binnenring te komen: kruip door, sluip door of via Houthavenweg, maar daar komt smalle toekomstige onderdoorgang.
- Bij deze locatie ook verbeterende route door Westerpark noodzakelijk om gebruik te maken van westelijke ligging.
- Spaarndammerbuurt, spoorbundel en Westerpark maken aantakking op rest van de binnenstad wel ingewikkeld.
- Vanwege lengte is sociale veiligheid hier een item

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

- Ver van OV aan zuidkant
- Kortste afstand: steilere helling voor mensen met beperking?
- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.
- Diepe tunnel toegankelijk maken voor mensen met een beperking lastig.
- Sociale veiligheid nog minder optimaal dan voor fietsers.
- Vanwege hellingbanen ook toegangen vanaf de oevers nodig

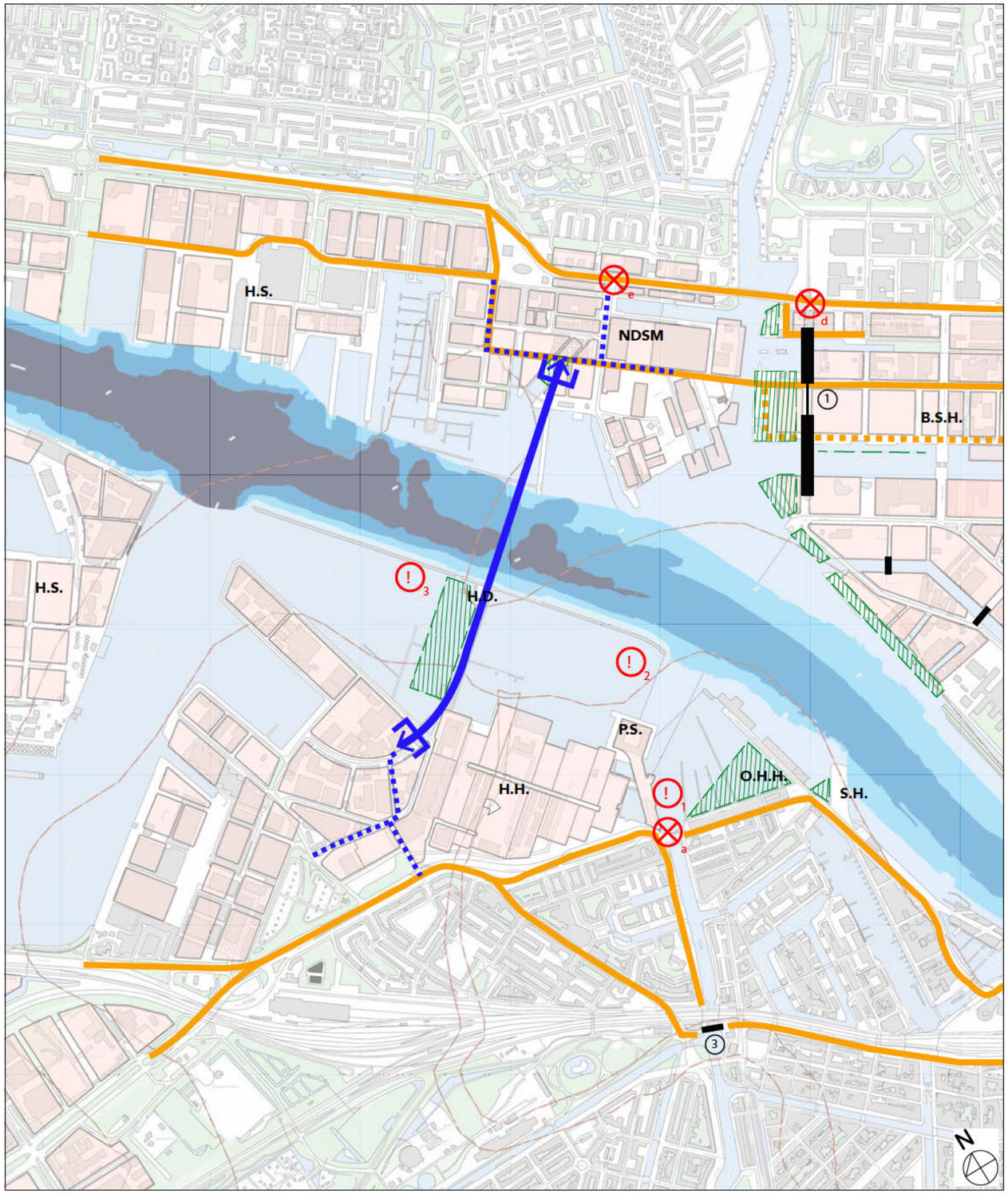
OV

- Waarschijnlijk geen OV binnen 400 m. van aanlanding tunnel / brug.
- Voor fiets in toekomst aansluiting op metrohalte Hemknoop

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

WEST: TRACÉ C - NDSM - HAPARANDA-DAM

TUNNEL ONDIEP - 13.85 - NAP



NOORD - NDSM-PLEIN

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85 - NAP
Maaiveldhoogte	1.25 + NAP	13.85 + 1.25 =	15.10 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	15.10 / 3% = 15.10 / 5 = 3.02 4 x 25 =	504 m 100 m
TOTALE HELLINBAAN			604 meter

ZUID - HAPARANDA-DAM

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85 - NAP
Maaiveldhoogte	1.15 + NAP	13.85 + 1.15 =	15.0 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	15.0 / 3% = 15.0 / 5 = 3 3 x 25 =	500 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			575 meter

NETWERKVERBINDING

FIETS

- Ligt in Noord excentrisch t.o.v. grote woningdichtheid. Pas later in de tijd meer woningbouw westelijker, maar dichtheid blijft oostelijker.
- Ligt in Zuid de komende minimaal 20 jaar ook excentrisch t.o.v. grote dichtheden.
- Lastige ontsluiting aan zuidkant. Er is geen goede route beschikbaar van zuidelijke aanlanding naar Spaarndammerstraat / Zaanstraat om bij Binnenring te komen: kruip door, sluip door of via Houthavenweg, maar daar komt smalle toekomstige onderdoorgang.
- Bij deze locatie ook verbeterende route door Westerpark noodzakelijk om gebruik te maken van westelijke ligging.
- Spaarndammerbuurt, spoorbundel en Westerpark maken aantakking op rest van de binnenstad wel ingewikkeld.
- Vanwege lengte is sociale veiligheid hier een item.

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

- Ver van OV aan zuidkant - Ver van OV aan zuidkant
- Kortste afstand: minder steile helling voor mensen met beperking?
- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.
- Vanwege hellingbanen ook toegangen vanaf de oevers nodig

OV

- Waarschijnlijk geen OV binnen 400 m. van aanlanding tunnel / brug.
- Voor fiets in toekomst aansluiting op metrohalte Hemknoop.

RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
1. Brug Johan van Hasseltkanaal / Brug Papaverkanaal
2. Brug Buiksloterkanaal / Brug Distelkanaal
3. Brug Haarlemmer Houttuinen
4. Brug Noordhollands Kanaal

KNOOPPUNTEN:
- a Westerkeersluisbrug
- b Mosplein - Hagendoornweg
- c Mosplein - Papaverhoek
- d Klaprozenweg - West. Onsluiting
- e Klaprozenweg - Hulstweg

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- 1 Route K.V.V.
- 2 Scheepvaart
- 3 Scheepvaart

MOGELIJKE VERBINDING: Brug OF Tunnel

Lengte tunnel

T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven



B - OOSTELIJKE KNOOP

200123 - Atelier Hamerkwartier
Agenda
Materiaal/Foto’s
Notulen

200131 - Atelier Zeerburgereiland
Agenda
Notulen

200205 - Meeting back office
Materiaal/Foto’s
Notulen

200312 - Atelier Oost 1
Agenda
Materiaal/Foto’s
Notulen

200318 - Atelier Oost 2 (afgelast)

Matrix
Tracé D
Hamerkwartier - Azartplein

Tracé E
Zeeburgereiland - Borneo-Sporenburg

Tracé F
Zeeburgereiland - Cruquiuseiland

200123 ATELIER HAMERKWARTIER - Agenda

Atelier Advies Oeververbindingen / verslag voor interne verslaglegging proces

Betreft: Workshop Advies Oeververbindingen / Oostelijke aanlanding / Hamerkwartier
Locatie: IJ Atelier, Buiksloterweg 7a, Amsterdam
Datum: 23-01-2020
Verslag: [redacted]
Aanwezig: Maarten Schmitt, Tim Peeters, [redacted] Frodo Bosman, [redacted]

1. **Agenda**

Doel	Vanuit de stedelijke weg en nautische infrastructuur en de stedenbouwkundige structuur en eigendomssituatie en ontwikkelpotentie van het Hamerkwartier te bezien of zones binnen het Hamerkwartier uitgesloten kunnen worden voor aanlanding van een mogelijke oeververbinding, c.q. welke reserveringen gemaakt moeten/ kunnen worden voor deze aanlanding.
Vragen van de commissie	- Waar is het ontwikkelplan Hamerkwartier op gebaseerd en uit welk idee is dit opgebouwd? - Hoe zit het met de visie op openbare ruimte langs het IJ, en in hoeverre bestaat dit uit het aanplempen van nieuw land?
Duur	2,5 uur
Wie erbij	Maarten Schmitt (namens de commissie) + Tim Gemeente: - [redacted] Kernteam: - Frodo Bosman / Meret Muntinga Werkgroep Oeververbindingen: - [redacted]
Werkvorm/ programma	Door projectteam zal een aantal sheets worden opgesteld die de feitelijke situatie van het Hamerkwartier weergeven en de positie van het Hamerkwartier in de bredere verkeersinfrastructuur die voorafgaand aan de cie. worden verstuurd. Na een korte introductie boven de kaart in gesprek met elkaar.
Wanneer	23 januari 2020: 9:30 – 12:00

2. **Voorstelronde**

- Maarten Schmitt: open discussie en kennisnemen van de ontwikkelingen van Noord. Hoopt op een inspirerend verhaal en hoe en wat..

3. **Hamerkwartier, inzicht in planvorming**
   Powerpoint [redacted]
- planuitleg, plaberum systematiek, rotonde in voorbereiding, eind 2020 investeringsbesluit, ruimtelijk kader eind 2020, MER/Albemarle, Uitwerking ongedeelde wijk, in maart/april participatie bijeenkomst
  Powerpoint [redacted]
- Ontwikkelstrategie, grondposities, uitleg geen nieuw bestemmingsplan maar postzegelbestemmingsplannen
- Vraag van [redacted] of deze stedelijke groei is op te vangen en wat daar mbt mobiliteit voor bedacht is. Antwoord: Mobiliteitsstudie voor heel noord bijna afgerond ([redacted])

Uitleg met tekeningen en tekst door [redacted]:
- planvorming niet blanco zoals aan Zuidzijde IJ, waar tabula rasa planvorming domineert wordt in Noord meer met de bestaande condities gewerkt, waardoor geen blauwdrukplannen ontstaan. Veel aandacht voor openbare ruimte en aantakken bij buurten, oeverpark IJ van 50 meter en routing langs IJ belangrijk onderdeel van de planvorming. Belangrijk zijn ook de havenkommen als kenmerkende elementen. Studie met EZ: Hamerkwartier werkt. Stukje bij beetje ontwikkelen, verwacht dat planvorming 60 a 70% gerealiseerd is in 20 jaar. Hamerblok principe uitgelegd, ruimtelijk kwaliteitskader in de maak, binnenkort supervisor aan boord. Verbinding met rest van de stad: brug: bedrijfstrook verwerven bij van Hasselt zone. Sprong over het IJ. Fiets is belangrijk voor doorontwikkeling Amsterdam.

4. **Schetssessie / discussie sessie met divers en rijk kaartmateriaal op tafel**
- [redacted] kan zich positie bij Azartplein naar kop van Hasselt zeer goed voorstellen. Een kompaseiland lijkt dan noodzakelijk.
- Belangrijk commentaar vanuit RWS is dat bij een brug je loodrecht op de oever moet oversteken.
- Positie Albe Marle bediscussieert; RWS gaat check doen op veiligheidscontouren; verwacht dat omdat er al een pontveer aanlandt dat dit mee zal vallen, danwel te managen is.
- Van Hasseltkanaal wordt als belangrijke hoofdstructuur benadrukt. [redacted] beamen dit naar Maarten Schmitt.
- Besproken wordt de hierarchie tussen de grote ringstructuur en de 2e lijn. Wat voor effect op de openbare ruimte en op de deelplannen; [redacted] benoemen kansen als oeverpark, upgrading openbare ruimte, belang voor krachtige visie op van Hasseltzone, inclusief activeren metrostation Noord als overstap machine.
- Toelichting door [redacted] van de infrastructurele reserveringen voor OV.
- Maarten Schmitt benadrukt het grotere belang van ruitelijke samenhang als bindend stadsmodel; groter plaatje, kwaliteitsimpuls voor Noord
- RWS: let goed op recreanten/pleziervaart bij de insteekhavens, beroeps en recreatievaart uit elkaar houden
- Kompaseiland wordt geschetst door [redacted]: positie oergeul daarin belangrijk.
- RWS: reservering/doortrekken tram 7 kan lastig zijn bij een brug omdat te openen delen zware eisen gelden; [redacted] ook andere routing met OV is mogelijk zit momenteel in de studies waar ook johannes deelgenoot van is. Deze zullen met de commissie gedeeld worden (aktie sturen mobiliteitstudie en studies hoe OV door te trekken)
- Pontverbinding van kop Java naar Hamerkwartier incl insteekkom komt ter sprake. RWS: volgende keer CNB erbij betrekken mbt eisen. Deze verbinding zou je kunnen zien als noodverband, relatie leggend met toekomstige verbindingen
- Er wordt voorzichtig ook gekeken naar de westelijke aanlanding bij het Stenen Hoofd, deze komen in een volgende sessie dieper aan boord met team Buiksloterham, en eventueel NDSM. (aktie: vraag aan commissie of we en NDSM en Buiksloterham aan tafel willen, of alleen Buiksloterham)
- Al het aanwezige geprinte kaartmateriaal inclusief de schetsen zijn na afloop aan de commissie (Tim) meegegeven

5. **Afspraken:**
- Team Hamerkwartier kan verder schetsen op deze inpassingen.
- Team Hamerkwartier stemt af met [redacted] omtrent eisen percentages/ruimtebeslag van aanlandingen, om tot realistische schetsen te komen.

6. **Beeldmateriaal van de sessie**

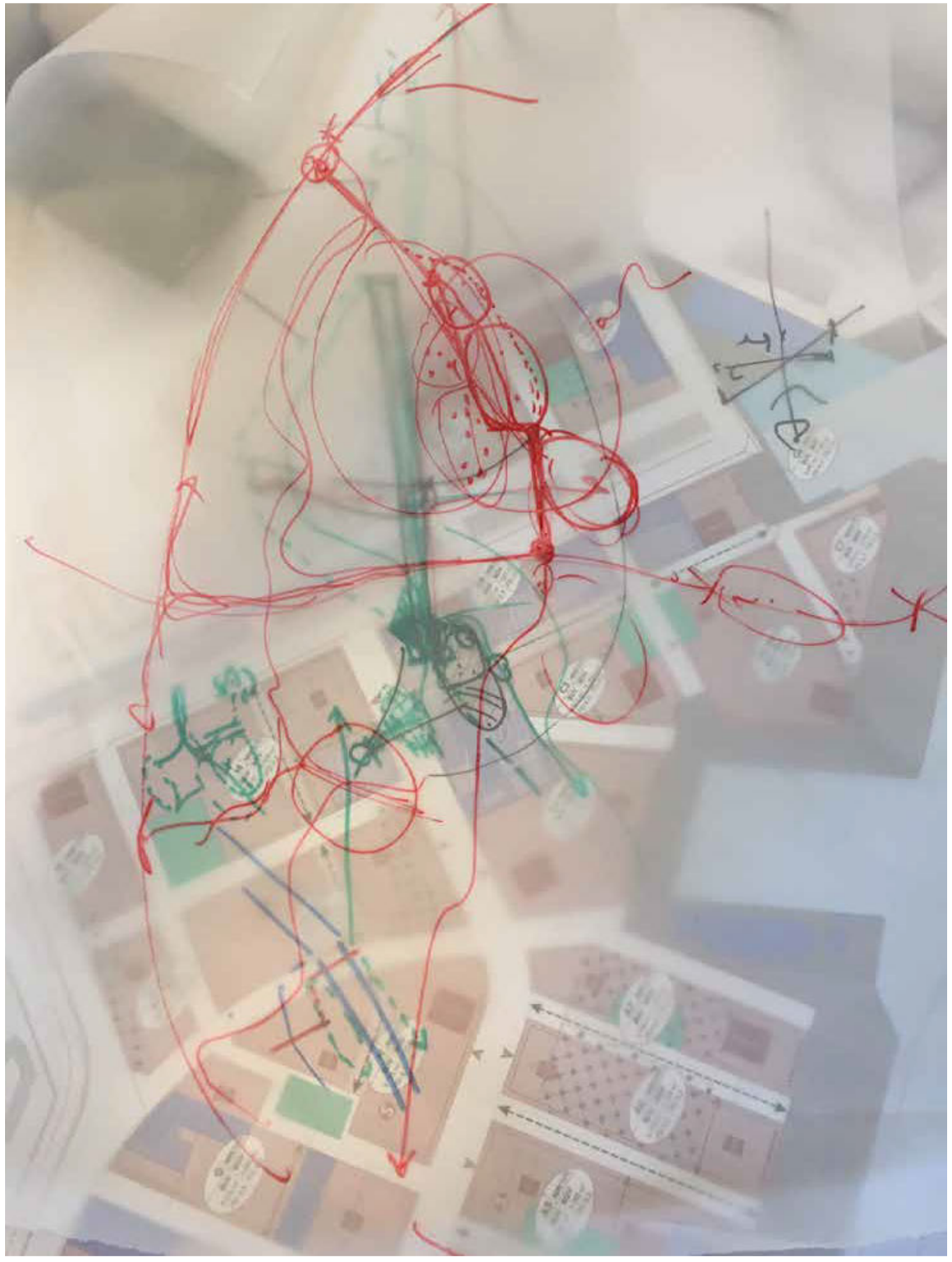
SchetsBeeldmateriaal: evt mini-beelden van ppt van [redacted] invoegen
Frodo heeft meer fotos van de schetsen gemaakt. Deze kunnen nog ingevoegd worden.

200123 ATELIER HAMERKWARTIER - Materiaal/foto’s









HAMERKWARTIER (VAN HASSELTZONE)

200123 ATELIER HAMERKWARTIER - Notulen

Wanneer	**23 januari 2020: 9:30 – 12:00**

2. Voorstelronde

- Maarten Schmitt: open discussie en kennisnemen van de ontwikkelingen van Noord. Hoopt op een inspirerend verhaal en hoe en wat..

3. Hamerkwartier, inzicht in planvorming

Powerpoint [redacted]*:*

- planuitleg, plaberum systematiek, rotonde in voorbereiding, eind 2020 investeringsbesluit, ruimtelijk kader eind 2020, MER/Albemarle, Uitwerking ongedeelde wijk, in maart/april participatie bijeenkomst

Powerpoint [redacted]

- Ontwikkelstrategie, grondposities, uitleg geen nieuw bestemmingsplan maar postzegelbestemmingsplannen

- Vraag van [redacted] of deze stedelijke groei is op te vangen en wat daar mbt mobiliteit voor bedacht is. Antwoord: Mobiliteitsstudie voor heel noord bijna afgerond (Johannes Beuckens)

Uitleg met tekeningen en tekst door [redacted]

- planvorming niet blanco zoals aan Zuidzijde IJ, waar tabula rasa planvorming domineert wordt in Noord meer met de bestaande condities gewerkt, waardoor geen blauwdrukplannen ontstaan. Veel aandacht voor openbare ruimte en aantakken bij buurten, oeverpark IJ van 50 meter en routing langs IJ belangrijk onderdeel van de planvorming. Belangrijk zijn ook de havenkommen als kenmerkende elementen. Studie met EZ: Hamerkwartier werkt. Stukje bij beetje ontwikkelen, verwacht dat planvorming 60 a 70% gerealiseerd is in 20 jaar. Hamerblok principe uitgelegd, ruimtelijk kwaliteitskader in de maak, binnenkort supervisor aan boord. Verbinding met rest van de stad: brug: bedrijfstrook verwerven bij van Hasselt zone. Sprong over het IJ. Fiets is belangrijk voor doorontwikkeling Amsterdam.

4. Schetssessie / discussie sessie met divers en rijk kaartmateriaal op tafel

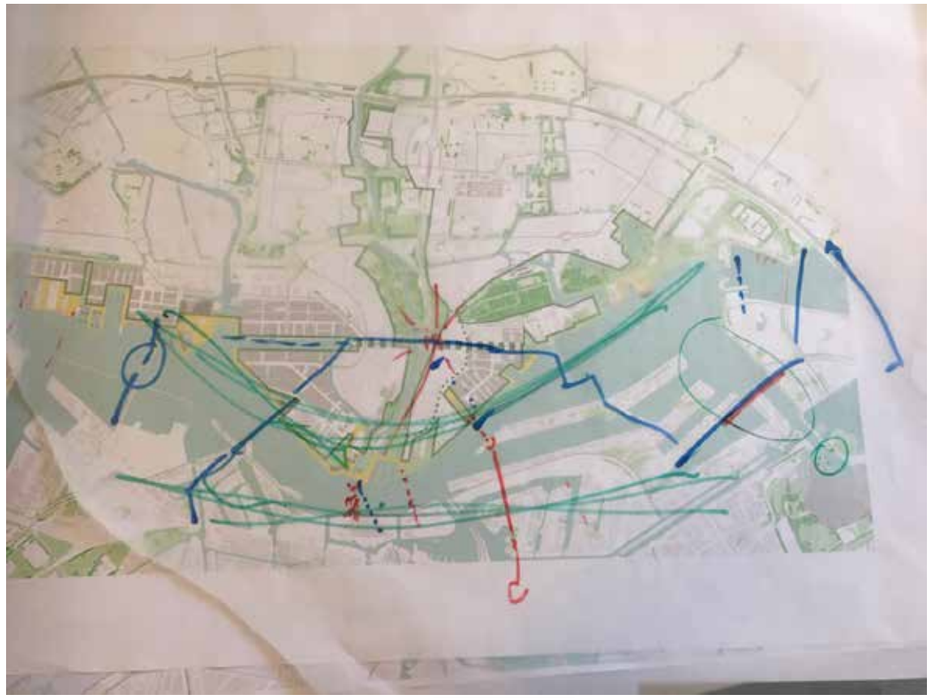
- [redacted] kan zich positie bij Azartplein naar kop van Hasselt zeer goed voorstellen. Een kompaseiland lijkt dan noodzakelijk.
- Belangrijk commentaar vanuit RWS is dat bij een brug je loodrecht op de oever moet oversteken.
- Positie Albe Marle bediscussieert; RWS gaat check doen op veiligheidscontouren; verwacht dat omdat er al een pontveer aanlandt dat dit mee zal vallen, danwel te managen is.
- Van Hasseltkanaal wordt als belangrijke hoofdstructuur benadrukt. [redacted] beamen dit naar Maarten Schmitt.
- Besproken wordt de hierarchie tussen de grote ringstructuur en de 2e lijn. Wat voor effect op de openbare ruimte en op de deelplannen; [redacted] benoemen kansen als oeverpark, upgrading openbare ruimte, belang voor krachtige visie op van Hasseltzone, inclusief activeren metrostation Noord als overstap machine.
- Toelichting door [redacted] van de infrastructurele reserveringen voor OV.
- Maarten Schmitt benadrukt het grotere belang van ruitelijke samenhang als bindend stadsmodel; groter plaatje, kwaliteitsimpuls voor Noord
- RWS: let goed op recreanten/pleziervaart bij de insteekhavens, beroeps en recreatievaart uit elkaar houden
- Kompaseiland wordt geschetst door [redacted]: positie oergeul daarin belangrijk.
- RWS: reservering/doortrekken tram 7 kan lastig zijn bij een brug omdat te openen delen zware eisen gelden; [redacted]: ook andere routing met OV is mogelijk zit momenteel in de studies waar ook johannes deelgenoot van is. Deze zullen met de commissie gedeeld worden (aktie sturen mobiliteitstudie en studies hoe OV door te trekken)
- Pontverbinding van kop Java naar Hamerkwartier incl insteekkom komt ter sprake. RWS: volgende keer CNB erbij betrekken mbt eisen. Deze verbinding zou je kunnen zien als noodverband, relatie leggend met toekomstige verbindingen
- Er wordt voorzichtig ook gekeken naar de westelijke aanlanding bij het Stenen Hoofd, deze komen in een volgende sessie dieper aan boord met team Buiksloterham, en eventueel NDSM. (aktie: vraag aan commissie of we en NDSM en Buiksloterham aan tafel willen, of alleen Buiksloterham)
- Al het aanwezige geprinte kaartmateriaal inclusief de schetsen zijn na afloop aan de commissie (Tim) meegegeven

5. Afspraken:

- Team Hamerkwartier kan verder schetsen op deze inpassingen.
- Team Hamerkwartier stemt af met [redacted] omtrent eisen percentages/ruimtebeslag van aanlandingen, om tot realistische schetsen te komen.

6. Beeldmateriaal van de sessie

Schets



Beeldmateriaal: evt mini-beelden van ppt van [redacted] invoegen
Frodo heeft meer fotos van de schetsen gemaakt. Deze kunnen nog ingevoegd worden.

200131 ZEEBURGEREILAND - Agenda

SESSIE Zeeburgereiland
30 januari 2020: 10h00 – 15h00 | Havenbedrijf, Havenzaal

Doel en programma op basis van input van de commissie, en afgestemd met opdrachtgevers

Doel	De sessie op 30 januari moet de commissie in staat stellen om een antwoord te formuleren op de adviesvraag: *Hoe en waar kan het Zeeburgereiland het beste verbonden worden voor het langzaam verkeer?* Beoogd wordt: commissie inzicht te geven in de (proces)historie, de onderzoeken en resultaten die er liggen, en de verschillende belangen en obstakels (nautisch, maatschappelijk, stedelijk) die meespelen in de afwegingen rondom toekomstige langzaam verkeer verbinding(en) tussen de stad en het zeeburgereiland, zodat de commissie hierin de juiste afweging kan maken en kan komen tot een goed advies ten aanzien van verbinding(en) naar het zeeburgereiland.
Vragen van de commissie/ wensen voor de sessie	- Enig inzicht in de verhoudingen gemeente – Rws - Zicht op een Amsterdamse stedenbouwkundige visie Zeeburgereiland basis van het programma, inclusief verkeer/mobiliteit, inc. hoe hoogbouw zich verhoudt tot bv nautica, en comfort voor "langzaam" verkeer, van een brug vs tunnel - Inzicht in opgaven/overwegingen ten aanzien van de verbindingen en (on)mogelijkheden vanuit nautisch perspectief - Inzicht in belangrijkste uitgangspunten die gehanteerd zijn bij eerste variant-studies: wat moet het bereiken en waar moet het aan voldoen (capaciteit, veiligheid, nautisch inpasbaar, etc) ? - Wat is wel en niet meegenomen als 'bottlenecks' en in welke mate? - Onder welke minimale voorwaarden is hier een verbinding/brug of tunnel mogelijk? Zowel vanuit stedelijk als nautisch oogpunt. - Welke voorkeurslokatie(s) en type verbinding(en) kunnen wij identificeren die dan wel vrij snel beoordeeld zou moeten kunnen worden op haalbaarheid vanuit de verschillende perspectieven: o Goed en veilig verbonden o Toekomstvast: rekening houdend met stedelijke en mobiliteitsontwikkelingen naar de toekomst toe o Acceptabel binnen de bestaande ruimte en activiteiten o Acceptabel vanuit nautisch verkeers-oogpunt.
Duur	1 dag
Wie erbij	Hele commissie + Tim Gemeente: - Adviseurs RWS: - Kernteam (minstens 2x)

Werkvorm/ programma	Setting: Met zijn allen rond grote tafel (geen powerpoint). **Programma:** **9:30 – 10:00: Inloop** **10:00 – 12:00 DEEL 1: TOELICHTEN UITDAGINGEN WATER EN STAD** *De ochtend staat in het teken van toelichten van de uitdagingen en informeren (zie onder 'doel'). Er is gelegenheid voor verdiepende vragen van de commissie.* 1. Introductie door kernteam + voorstelronde 2. **TOELICHTEN UITDAGINGEN STAD (10:15 – 11:15)** Voorzitter: ➢ Introductie: ➢ Stedenbouwkundige achtergronden Oostflank/historie tracéstudies ➢ Toelichting op Mobiliteitsplan IJburg/Zeeburgereiland (➢ Toelichting onderzoek Verbinding OV (➢ Ingezoomd: toelichting op varianten fietsverbinding Oost, incl. tijdelijke pont 3. **TOELICHTEN UITDAGINGEN WATER (11:15 – 12:15)** **12:15 – 12:30: Lunch** **12h30 – 15h00: DEEL 2: ONTWERPEND ONDERZOEK** *De middag staat in het teken van ontwerpen. Met elkaar buigen we ons over de vraag: hoe en waar kan het Zeeburgereiland het beste verbonden worden voor het langzaam verkeer?* Voorzitter: Alexander D'Hooghe Materiaal: Projectteam Zeeburgereiland (Gemeente) zorgt voor goed kaartmateriaal (morfologie) waar op een goeie manier op kan worden geschetst door nautica, stedenbouw e.v.a. Aanvullend zorgt RWS (indien nodig) voor kaartmateriaal waar de situatie op het water goed zichtbaar op is.
Spelregels voor ontwerpend onderzoek	Het doel van de bijeenkomst is om de commissie inhoudelijk te voorzien van informatie over de situatie ter plekke, zodat de commissie weloverwogen tot haar advies kan komen. Iedereen aan tafel wordt gevraagd om onder leiding van de adviescommissie creatief mee te denken (in concreto: creatief meedenken hoe verbindingen tot stand kunnen komen). Indien er hierbij een spanning (bijvoorbeeld met een richtlijn, of met een maatschappelijke belang) wordt gesignaleerd, graag aangeven wat de reden van deze spanning is (waarom is het bezwaarlijk, niet veilig etc). Bij de commissie is bekend dat er geen medewerkers aan tafel zitten met het mandaat om af te wijken van bestaande wet- en regelgeving. Medewerkers worden dan ook niet verantwoordelijk gehouden voor de resultaten van het ontwerpend onderzoek.
Wanneer	**30 januari 2020: 10h00 – 15h00** **Havenbedrijf, Havenzaal**

200131 ZEEBURGEREILAND - Notulen

Expertmeeting Zeeburgereiland
30 januari 2020

OCHTEND Vraag commissie

Alexander: Wat zijn argumentaties (wat heb je geleerd) en doelstellingen en obstakels (waar rijdt je zelf op vast) in dit dossier? Aangevuld met de vragen die eerder zijn geïnventariseerd.

TOELICHTING GEMEENTE
Intro door [redacted]

- Toelichting Sluisbuurt (hoogstedelijke wijk op Zeeburgereiland) Door [redacted]
- Jullie hebben tot Zeeburgereiland gekeken, Wij kijken veel verder.
- Schepen en woningen naast elkaar is kern van de ruimtelijke kwaliteit van Zeeburgereiland
- Verbindingen zijn het leven van de stad
- Sluisbuurt: Ambitie van hoogstedelijke (hoogbouw) wijk, niet alleen een woon werk wijk.
- Verdichting stad kan niet samengaan met dezelfde parkeernorm als wij nu hebben: Wij maken fietsbuurten geen auto-buurten. Parkeernorm Zeeburgereiland is een kwart van parkeernorm IJburg.
- Fietsroute kaart laat gat zien op Zeeburgereiland.
- Zeeburgereiland (sluisbuurt) zal fietsknooppunt worden ook voor route naar Noord, Oostelijk havengebied, IJburg, Sciencefiction (Oost), en Waterland
- Fietsroute gaat over de ervaring, en over wat je langs de route kan doen.
- Onderzoek Novaris: Wat kan een brug anders zijn dan alleen een brug? Een brug is meer dan een verbinding, en dat is het verschil met een tunnel. Een brug is openbare ruimte.
- In totaal zullen er straks 30.000 woningen zijn (70.000 mensen) in IJburg + Zeeburgereiland
- Amsterdam Bay Area is hoogstedelijk onderzoek naar wat er nog kan in dit gebied (buitenIJ).
- Snelle ontwikkeling van elektrificatie in fietsen op IJburg vanaf Zeeburgereiland tot einde IJburg is 7 KM
- 5 scholen, 100.000 m2 commercieel + werken + onderwijs
- 1 op 4 woon en werken: 1 werkplek voor 3 woonmensen. Weinig kantoor maar veel kleinschalige bedrijfspanden.

Toelichting mobiliteitsplan, door [redacted]

- 2013/2014: Ambitie Amsterdam om woningbouw productie omhoog te brengen. Onderdeel was Strandeiland (IJburg) en Zeeburgereiland.
- Toen ook realisatie dat bereikbaarheid niet voldoende op orde is. 2015: grens capaciteit IJtram (sneltram).
- Toen studie naar verbetering bereikbaarheid voor fietsers en OV en oplossen bestaande problemen doorstroming auto.
- Toen is opdracht gegeven voor mobiliteitsplan IJburg en Zeeburgereiland. Pakket aan maatregelen in vlak voor verkiezingen (2018) vastgesteld door de gemeenteraad. Investerinsgbudget van 700 miljoen euro. Zit geen metro bij.
- Dus ook doelstelling: Extra OV verbindingen met Zeeburgereiland. Metrolijn maken van IJtram kan niet gemakkelijk dat zou namelijk 1 miljard kosten.

Toelichting OV verbinding Zeeburgereiland (Door [redacted])

- 2018 besluit door Amsterdam dat er OV op de Amsterdamse brug zou moeten komen. Project Amsterdamse brug is toen verbreed naar verbinding Zeeburgereiland. Toen ook breder geworden; niet alleen Amsterdamse brug maar ook verbinding naar Amsterdam Noord
- Missie: Nieuwe OV tussen Zeeburgereiland en stad (kan zijn Noord en kan zijn Indische buurt).
- Dit project oriënteert zich niet op oostelijk havengebied.
- Huidige Amsterdamse brug is technisch niet geschikt voor een Tram, dus of nieuwe brug of vernieuwde brug.
- Bottlenecks: OA De te kruisen rijkswateren. Onder andere kruising IJ naar Noord.
- Kansen: Nieuwe verbindingen bieden kans om modaliteiten te combineren (dus bijv tram verbinding combineren met langzaam verkeer). Ook een kans: Toekomstvast bouwen. Andere kans: meerdere reis richtingen, spreiding van gebruikers.

Toelichting Fietsverbinding ([redacted]

- Doelstellingen zijn helder (geschetst door [redacted]).
- 24.000 fietsers per dag zullen gebruik maken van de Fietsverbinding oost. Op dit moment alleen de Amsterdamse brug.
- Investeringsbesluit Sluisbuurt is gevraagd naar nader onderzoek Fietsverbinding.
- Van 20 varianten naar 7 varianten. Deze tracés worden allemaal uitgewerkt in een inpassingsstudie.
- Per route is gekeken wat betekent dit tracé voor de stad (wat moet je dan oplossen), alle profielen zijn bekeken (boek met foto's en oplossingsrichtingen).
- Obstakel: Breedte van de vaarweg is grootst op de plek waar de ambitie van gemeente is om over te steken (300M breed). Zou leiden tot een overspanning van 350M als je hier een brug wilt bouwen. Dit maakt brug variant financieel onhaalbaar en ruimtelijk moeilijk inpasbaar.
- Er is op dit moment geen enkele variant van een brug financieel, ruimtelijk en nautisch veilig inpasbaar.
- Kansen die de gemeente ziet: Het lijkt erop dat de vaarweg niet in de volle breedte gebruikt wordt. (Zie kaart met rode bolletjes " Scheepvaart door het IJ"). Gemeente zou graag zien dat vaarweg versmald wordt ter hoogte van Sporenburg.
- Varianten die nu onderzocht worden (in totaal 7)
    - Tunnel naar KNSM vanaf centrum Sluisbuurt
    - Brug van Sluisbuurt naar Sporenburg of een tunnel naar Sporenburg (2x)
    - Verlengde IJburglaan, naar Borneo (motie van twee raadsleden), met aftakking naar Cruquius (3x)
    - Verbeteren van de bestaande verbinding en niks nieuws maken
- Omgang met de omgeving: er spelen drie grote belangen in dit vraagstuk:
    - Gemeente goedwerkende Fietsverbinding
    - Belang RWS vlot en veilig en toekomst vast
    - Belang van de bestaande buurten
- Dit drukt ook een zwaar stempel op het proces. Klankbordgroep geeft input, en maakt gemeente bewust van alle belangen die er spelen.
- Sommige straten op Borneo / Sporenburg zijn 8 of 10 meter breed waar ook auto doorheen moet.
- JF hengelstraat (Sporenburg) is twee keer zo breed (19 meter) en ontworpen ooit op een Fietsverbinding. Bewoners van Sporenburg zien überhaupt niet de noodzaak van de Fietsverbinding en zijn tegen.
- Aantal gebruikers vergelijkbaar met Weesperzijde. In de beeldvorming voor de mensen die er wonen is het totaal anders, maar het zou niet onleefbaar zijn voor de bewoners.
- In NL is de langste overspanning van een brug 305 meter , Erasmus is 270. (300-400 miljoen zou het dan worden) Hij zou dan groter dan die worden. Om het dan alleen voor fietsers te maken is niet meer doenlijk.

Vraag commissie: Stel, je zou een nautische aanpassing kunnen doen waar moet de brug dan liggen? (wensbeeld gemeente):

- verbinding sluisbuurt naar Sporenburg met overspanning van 200 M en dat het nautisch veilig is is essentieel ook voor de gemeente. Pijlers zijn gewenst in de huidige vaarweg.
- Deze verbinding is ook waar van wordt uitgegaan in het stedenbouwkundig plan voor Sluisbuurt

Toelichting tijdelijke pontverbinding [redacted]

- Tracé varianten worden onderzocht. Dit jaar (2020) besluit. Volgend jaar zou de pont moeten varen. Gaat over middelbare school (300) en INHolland (2022). Pont zou drie keer per uur vertrekken. Rekenmodellen zou doorgerekend tot moment dat de brug er zou komen. Dit zou moeten passen. Prognose 2028: 100 fietsers per afvaart (dus 3x per uur).
- Variantenkeuze komt in de zomer in college van B&W

TOELICHTING CNB/ RWS

[redacted]

- Ter hoogte van Sluisbuurt complex verkeersknooppunt.
- Beroepsvaart en recreanten. Kijken naar huidige vaart en naar wat er op ons afkomt.
- Voor binnenvaart van belang voldoende waterkolom (diepte) over zo breed mogelijke vaarweg. Ook voldoende doorvaart hoogte (zichtlijnen en lading, dus doorvaart is niet hoogte stuurhuis maar hoogte lading).

- Knelpunt aan de zuidkant: trechtering vanaf het IJ en vanaf oranjesluizen.
- Achterland verbindindingen worden steeds belangrijker. Ook toename riviercruise. Veiligheid op water is RWS verantwoordelijk voor areaal.
- Schepen waar het hier over gaat zijn 12000 ton, 200 meter lang.
- Op de kaart van Amsterdam (met de stippen) staan niet de recreanten want die varen zonder transponder.
- Niet alleen doorvaart maar ook bijvoorbeeld kegelplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen (wachtplaatsen), kunnen daar overnachten.
- Snelheid op dit gebied is 18km per uur. Op het IJ kan je ook te maken krijgen met Wind (drift als gevolg). 65% van bulktransport komt van de route Noord Nederland, en die komen hier langs. Aandeel ARK (wordt nog opgezocht door [redacted].

[redacted]-

- Amsterdamse brug representeert een vernauwing. Hier is de breedte 70 en verder in het ARK is de nominale breedte 100 meter. ARK is rechte bak, weinig onder water Talud. ARK is in verschillende fases gebouwd. Begon smal en is steeds breder geworden.
- 22,80X195M is maatgevend schip (4baks dusvaart). ook punt van bunkeren brandstof.
- Recreatievaart moet oversteken (net voorbij SPorenbrug) dat geeft beperking en is bepalend.
- Europese hoofdvaarweg. Ruim 100.000 binnenvaartschepen per jaar.
- 3x maximum scheepslengte.
- Dat hele gebied (gearceerd op de kaart) moet een schipper een vrij gezichtsveld hebben.
- Twee bruggen kort op elkaar. Kan je ervoor heen blijven kijken of stuurhuis achter containers. Je wilt niet hebben dat je stuurhuis tussen de bruggen moet zakken en dalen.
- Vanaf Cruquius naar de overkant is een plaats waar wel een brug kan. Verbinding van Cruquius naar Borneo is nog niet uitgewerkt door de gemeente.
- Hoe komt bunkerplaats hier terecht? Historisch. Praktisch voldoet de plaatst nu.
- Bunkeplaatst kent echter wel externe veiligheidsrisico's. En komen dus onder druk te staan door de stedelijke ontwikkelingen. Bunkerstations zijn verplaatsbaar maar je moet ze ergens kwijt. Er is een overeenkomst afgesloten voor de bunkerplaats op deze plek (net als de ruimte reservering voor piet Hein tunnel).
- Verbreding in de vaarweg ter hoogte van sporenburg is vanwege de versmalling bij Amsterdamse brug. Dit wachten wordt opgelegd door de verkeers centrale.
- Nu varen er niet zo veel 22 meter schepen, de kans is heel klein nu nog dat je een tegenligger tegemoet komt. Maar in de toekomst zal dit meer worden.
- Pijlers in de vaarweg: Het is de vraag, wanneer wordt hier tegenaan gevaren, niet of.
- Bunkerplaats verplaatsen vraagt tijd, financiering en proces. Moet in alle objectiviteit onderzocht worden.
- Optie waar RWS over wil praten (via Cruquius) is af vooraf afgeschoten door de stad.
- RWS wil graag integraal bekijken en niet individueel met projectniveas.

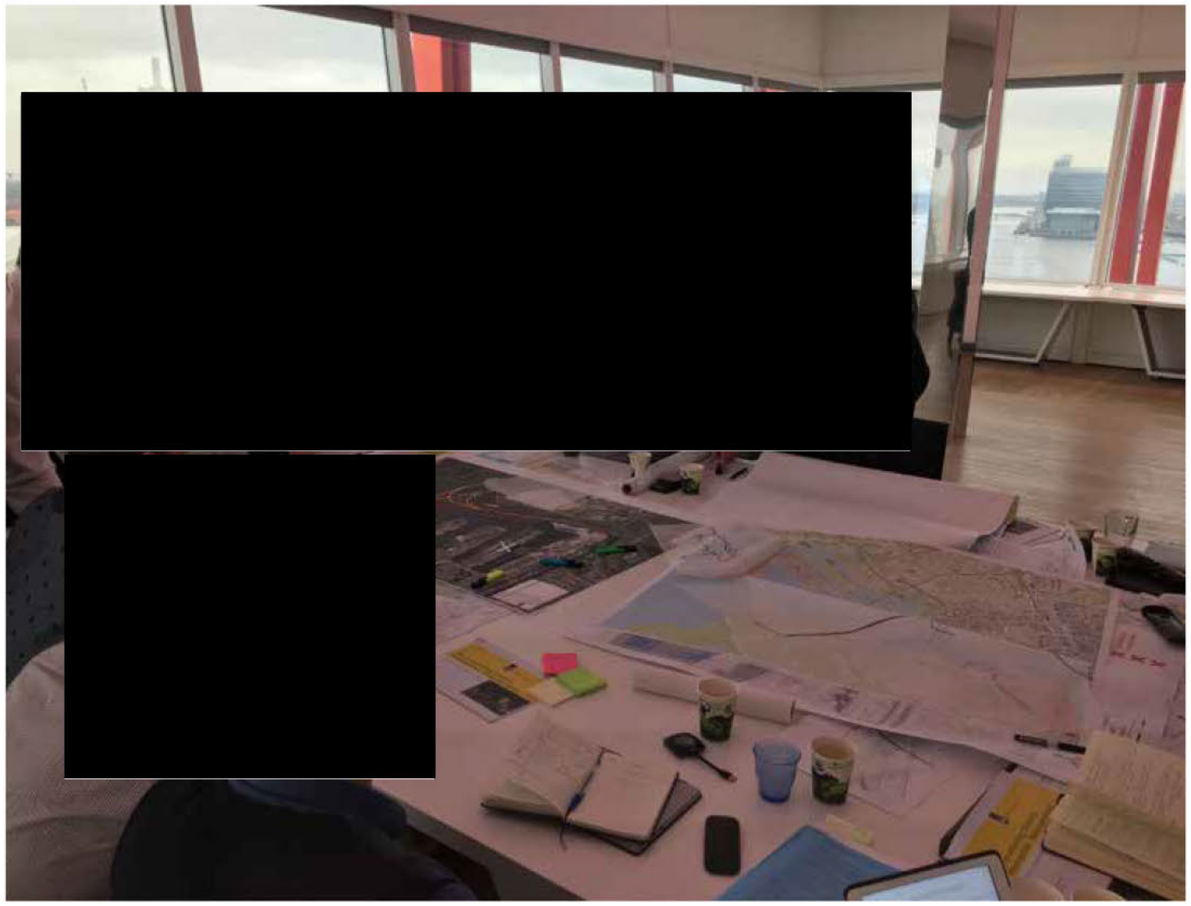
Voorstel Alexander: Brug Sporenburg, Borneo, Cruquius.

- reactie[redacted]: De route via Cruquius is niet de beste route voor de stad.

- Tunnel is geen issue voor RWS. Tunnel naar Sporenburg of KNSM kan dus.
- Piet-Hein tunnel is gekozen voor tunnel vanwege ruimtelijke kwaliteit.

Twee redeneringen die kunnen helpen (Alexander):
1)Kunnen we bunkerplaats verplaatsen naar boven Java-eiland? Hoe zou dit de flow structuur van scheepvaart vereenvoudigen?
Dan zou het wensbeeld van de gemeente (Sporenburg brug) misschien toch nog mogelijk zijn?

2)Zou een logische route kunnen zijn Sporenburg - door park Sporenburg - kop Borneo - Kop Cruquius?


[redacted]

200205 MEETING BACK OFFICE - Materiaal/foto’s



200205 MEETING BACK OFFICE - Notulen

Notulen

30/1/2020
Bijeenkomst Adviescommissie met ontwerpers Amsterdam- Sluisbuurt, HOV, Oostelijk havengebied, PoA/CNB, RWS.
Huiswerk n.a.v. de commissie op 30/1/2020
- Bunkers verplaatsen? Wat betekent dat en waar naar toe?
- Verleggen Zuider IJ dijk en verbreding ARK en Amsterdamsebrug?
- Hoe pas je de wachtzone voor de sluizen in bij het zoeken naar ruimte? Zowel op 't Slik als bij de kop van Cruquius
- Wat doet het met waterkwaliteit als de Amsterdamsebrug verbreed wordt

Uit te zoeken varianten- resultaten nodig op 24 februari
- Verbinding van Piet Hein Tunnel naar Cruquius naar Borneo naar Sporenburg
- Verbinding van Sluisbuurt naar Sporenburg

- Kan de geul verkrapt worden en hoe dan?
- Welke condities gelden dan?
- Kosten van varianten?
- Plaatsing van steunkolommen
- Welke andere risico's moeten meegenomen worden? O.a. weerstand van bewoners, waterkwaliteit en dergelijke.

05-02-2020
Ontwerpatelier start met de Gemeente Amsterdam, RWS, CNB en Adviescommissie.

Gebied verdeeld in drie blokken:
1. Westelijk deel
2. Oostelijk gebied (inclusief Azartplein-Noord, Sluisbuurt-Oostelijk Havengebied)
    a. Huiswerk
    b. Brug/Tunnel opties
    c. Locaties
    d. Bunker locaties
3. Restpunten/overige analyse.

Lange termijn agenda
- Wk 24 Februari, Amsterdam, CNB en RWS leveren stukken aan voor Oostelijk gebied
- 25 Maart komt voorlopig advies/tussenstap Quick Wins
- Mei-Juni Rapport Adviescommissie.

Looptijd voor input RWS vanaf 02/02/2020-1/05/2020,
April is reserve voor aanloop tot rapportage.

Taken/zaken voor RWS- Oostvariant- uitzoekwerk voor ateliers
- Als er recreanten varen, parallel naast de hoofdgeul, wat doet dat met hen als er een aanlanding gezocht wordt bij Borneo/Sporenburg.
- Hoe zit het met de bodem: kabels en leidingen, locaties, diepte en type?
- Hoe zit het met het tunneltracé? Profiel van Ruimte?
- Is er Ruimte bij of nabij de Piet Hein Tunnel?
- Is het mogelijk een fietsverbinding over de Oranjesluis aan te leggen? Over de sluishoofden op maaiveld? Hoe is dat veilig in te passen? Vraagt dat extra voorzieningen? Om de verbinding met Noord te kunnen maken.
- Hoe zit het met oriëntaties van bruggen? Als andere objecten gedraaid liggen, hoe hard is dat?
- Hoe zitten de aanlandingen bij Borneo en Cruquius in elkaar? Waar zijn mogelijkheden en is er ruimte?
    - Als Cruquius een kade uitbouw nodig heeft: hoe is dat toe te passen? Wat geniet de voorkeur: kolom in het water met aanvaarbeveiliging of een kolom in een uitgebouwd landhoofd?
    - Tot welke grens is een uitbouw mogelijk bij Cruquius?
    - Wat betekend een dergelijke uitbouw?
- Voor het verbreden van de kade bij sporenburg, wat is daar voor nodig? Kan het? Wat betekent dat voor de ruimtelijke en fysieke kwaliteit?
- Voor het verplaatsen van de Bunkerlocaties:
    - Wat is noodzakelijk?
    - Welke voorzieningen zijn nodig?
    - Kan het fysiek in het gebied ingepast worden?
    - Hoe zit de verbinding met het land?
    - Aanvoer van producten/goederen?
- Voor het verbreden van de vaargeul?
- Wat is er mogelijk als er een significante ingreep op de amsterdamsebrug wordt gedaan om alle verkeer goed af te wenden? Is het mogelijk om hier een grote ingreep met HOV in te zetten. Een grotere visie is nodig om IJburg 2 ook via de Amsterdamsebrug te ontsluiten
    - Kan hier gebruik gemaakt worden met een aanlanding via de Baaibuurten i.c.m. een aanlanding bij de huidige Amsterdamsebrug?
    - Op hoger niveau kijken naar het ontsluiten van het stedelijke gebied.
- Kan er gebruik gemaakt worden van een recreatieve route via de IJhaven?
    - Wat betekent dat?
    - Levert dat een oplossing op bij het verkeersinfarct op het IJ?
    - Hoe ga je om met de Tram, recreatie en beroepshaven?
    - Wat maakt het nautisch wel en niet mogelijk op basis van uitgangspunten?

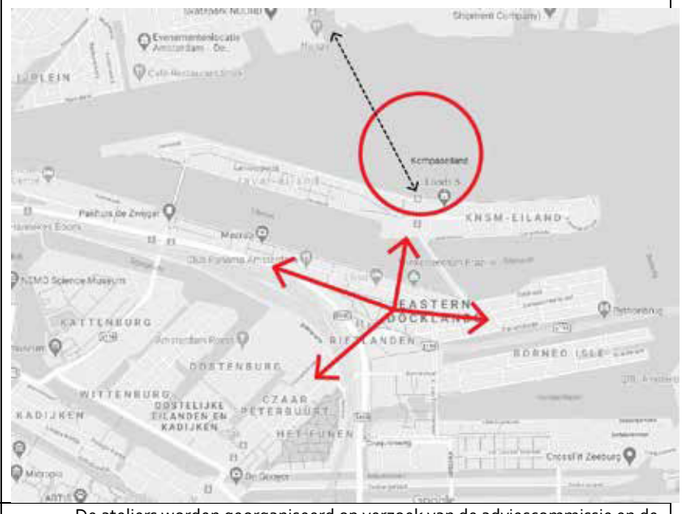
Azartplein- Taken/zaken voor RWS- Oostvariant- uitzoekwerk voor ateliers
- Welke mogelijkheden zijn er?
- Blik werpen op eerder onderzoeksresultaat CNB/RWS
- Hoe ga je om met de steppingstones?
    - Ruimtelijke inpassing
    - Koppelkansen
    - Voorzieningen?
    - Hoe kun je dit land aanwinnen?
    - Is het Ruimtelijk inpasbaar?
    - Effecten?
    - Zijn er koppelkansen met HOV, Bunkerlocaties, Hulpdiensten etc?

200312 ATELIER OOST 1 - Agenda

Ontwerpatelier OOSTELIJKE KNOOP - Verbindingen ir.t. vervoersnetwerk
12 maart 2020 9:30 – 12:30, Locatie: Floor 6, De Ruijterkade 107-6 , Amsterdam

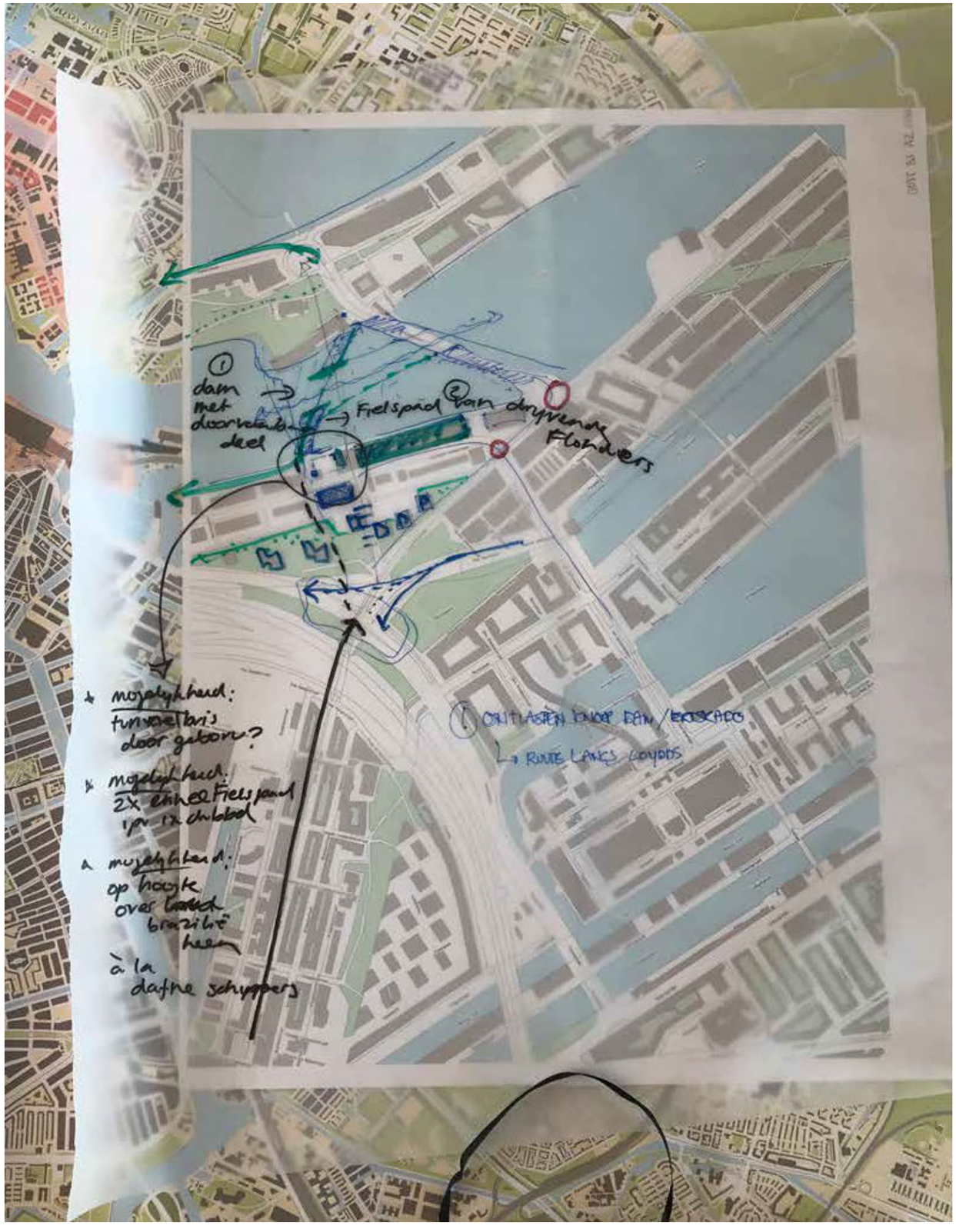
Doel en programma

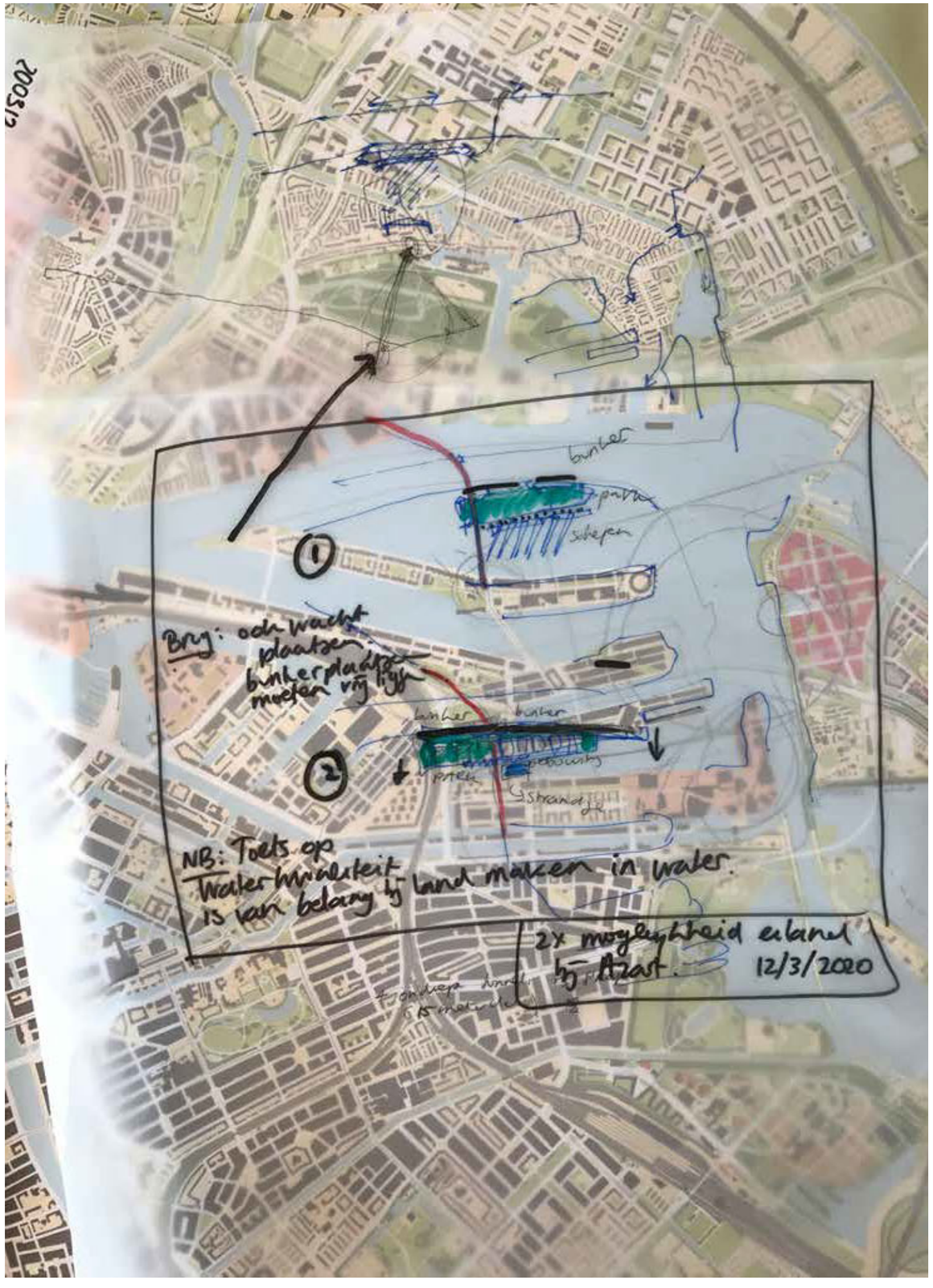
Doel atelier (algemeen)	Het ondersteunen van de onafhankelijke adviescommissie in de maanden februari tot en met april 2020, met lokale kennis zowel van stedelijk als van nautisch perspectief én reken- en ontwerpcapaciteit, in het uitwerken van de volgende opgaven: 1. De westelijke knoop - Tracé verbinding en aanlanding Noord en Zuidzijde (Haparandadam. Pontsteiger, Stenen Hoofd) - Mogelijkheid Haven-Stad verbinding - PTA / Coenhaven 2. De oostelijke knoop - Azartplein richting Rietlanden: Aansluiting op netwerk - Tracé Zeeburgereiland verbinding 3. Overige opgaven - Van Hasseltzone - IJtunnel - Fietspad langs het IJ - Kabelbaan
Doel sessies oostelijke knoop	Er zijn drie ateliers bestemd voor de oostelijke knoop: 5 februari, 12 maart en 18 maart. 5 februari waren er geen externen uitgenodigd. 30 januari 2020 heeft daarnaast een expertsessie o.l.v. Alexander D'Hooghe plaatsgevonden over de ontsluiting van het Zeeburgereiland, met een focus op de Fietsverbinding Oost. Het doel van de ateliersessies is om voor de opgaven verschillende opties uit te werken waarna de adviescommissie tot haar advies kan komen. De focus in beide ateliers in maart is verschillend: - 12 maart: ZBE verbinding en Azartpleinverbinding i.r.t. vervoersnetwerk - 18 maart: Aanlanding en inpassing Zeeburgereiland verbinding NB: 18 maart is het vervolg op een sessie op 30/01/2020, hier zal het huiswerk opgegeven op 30/01 gepresenteerd en besproken worden.
Agenda 12 maart	1- Opening en kennismaking **2-** Ontwerpend onderzoek en vrij filosoferen rondom twee kansen/ uitdagingen (zie kaartje z.o.z.): - De zone in het IJ voor het KNSM-eiland. Hier kan een aanlanding/helling van een brug of tunnel worden gecombineerd met een strekdam, een park, een nieuw eiland, nautische functies etc. Identificeren van kansen rondom het vertrekpunt van de verbinding. - De 'kruising' van binnenring (Czaar Peterstraat - Azartplein) en ladder (CS - Zeeburgereiland). Deze knoop is een ruimtelijke en verkeerskundige uitdaging, maar wellicht zitten er ook grote kansen verborgen, zoals het aanplempen van een driehoek onder KNSM-eiland. **3-** Eventueel: Formuleren vervolgvragen **4-** Afsluiting

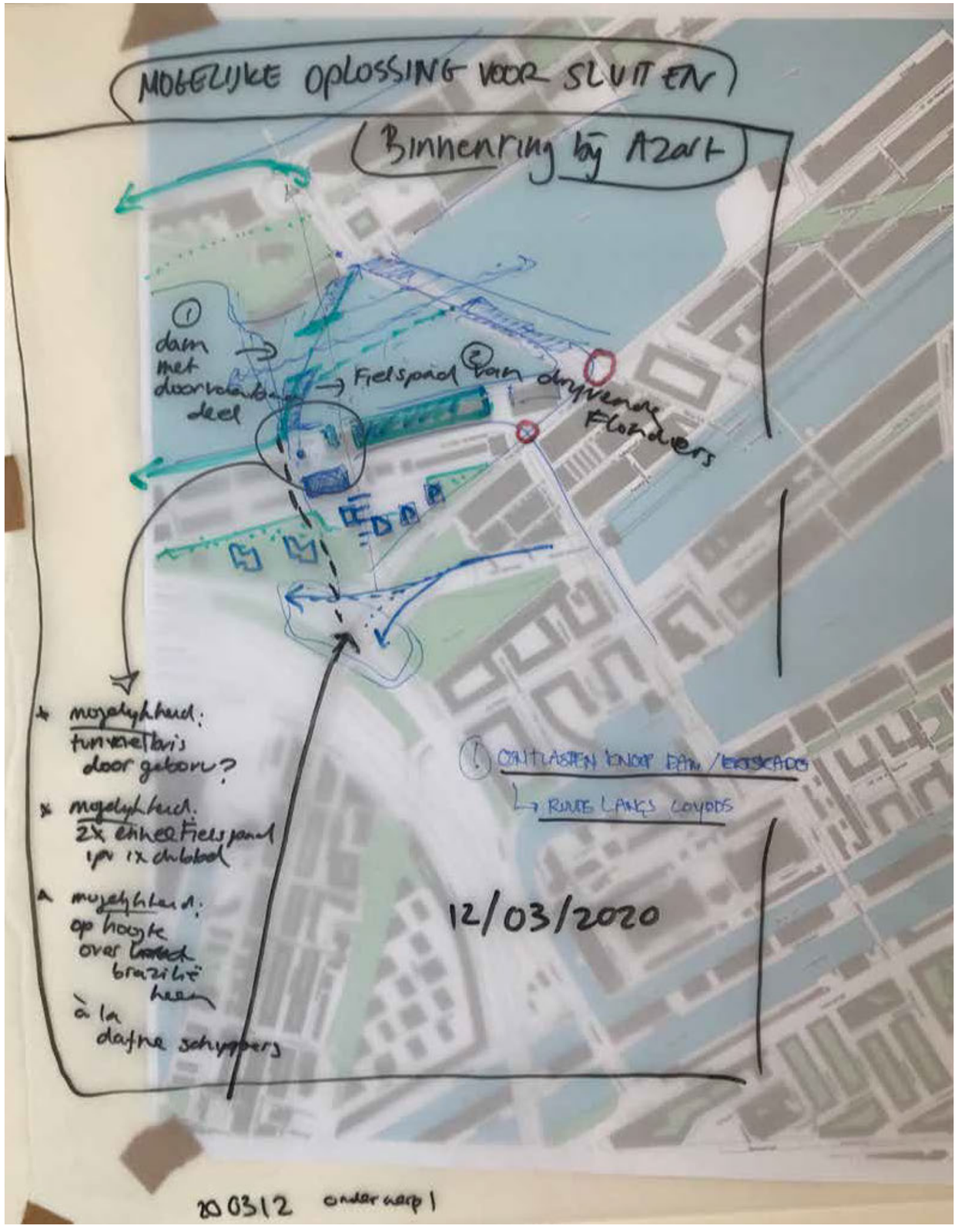
	NB: Verondersteld wordt dat er is kennisgenomen van de visienota (zie hier, onder 'documenten': https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/sprong-ij/advies/. Kaartje: Focus ontwerpatelier 12 maart 
Opzet ontwerp ateliers	- De ateliers worden georganiseerd op verzoek van de adviescommissie en de agenda van de commissie is leidend - In het atelier worden verschillende opties uitgewerkt en oplossingsrichtingen voor de verschillende opgaven, verkend; - Deze opties worden vervolgens door de commissie zelf (zonder aanwezigheid van medewerkers gemeente/ RWS/ CNB) beoordeeld; NB In de ateliers zelf wordt dus niets besloten.
Aanwezigen	Namens de commissie zijn aanwezig: - Larissa van der Lugt - Tim Peeters Gemeente (de volgende personen zijn uitgenodigd) *Verkeerskundige experts* - [redacted] *Fietsverbinding Oost/ Zeeburgereiland/ Sluisbuurt* - [redacted] *HOV verbinding Zeeburgereiland* - [redacted] *Cruquius* - [redacted]

	- [redacted] *Stadsdeel Oost* - [redacted]) Vaste deelnemers ontwerpateliers - [redacted] Kernteam: - Meret Muntinga ([redacted] Maaike Vermeulen (RWS)
Materiaal	Standaard kaarten van het gebied zijn aanwezig. **NB: Aan de projecten en vervoersexperts wordt gevraagd relevant kaartmateriaal mee te nemen (evt. 3d beeld).** **We werken zonder beamer, dus materiaal graag in print meenemen.** **Graag neemt de commissie het materiaal achteraf mee.** Graag contact met [redacted] als het gaat over kaarten [redacted]
Spelregels voor ontwerpend onderzoek	1. ***Creatief meedenken*** Iedereen aan tafel wordt gevraagd om onder leiding van de adviescommissie creatief mee te denken hoe verbindingen tot stand kunnen komen. Indien er hierbij een spanning wordt gesignaleerd, graag aangeven wat de reden van deze spanning is. Bij de commissie is bekend dat er geen medewerkers aan tafel zitten met het mandaat om af te wijken van bestaande wet- en regelgeving. Medewerkers worden dan ook niet verantwoordelijk gehouden voor de resultaten van het ontwerpend onderzoek. 2. ***Vertrouwelijkheid*** In de ateliers worden opties verkend, geen besluiten genomen. Toch wordt iedereen verzocht om de opties die zijn besproken in de ateliers, niet verder te delen in de organisaties (buiten de personen die zijn uitgenodigd voor de ateliers). Dit om te voorkomen dat opties eigen leven gaan leiden voordat de commissie iets heeft besloten.

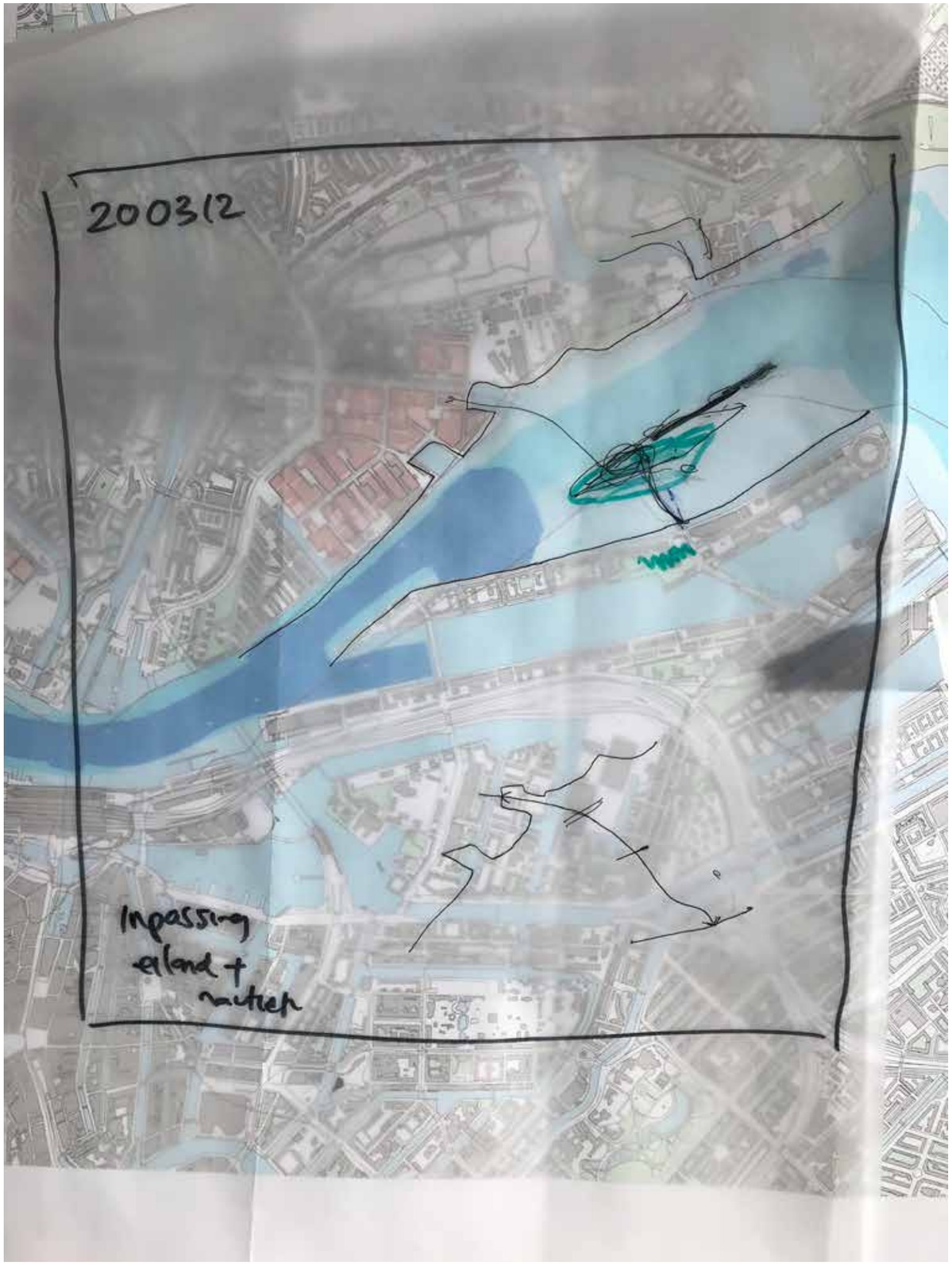
200312 ATELIER OOST 1 - Materiaal/foto's

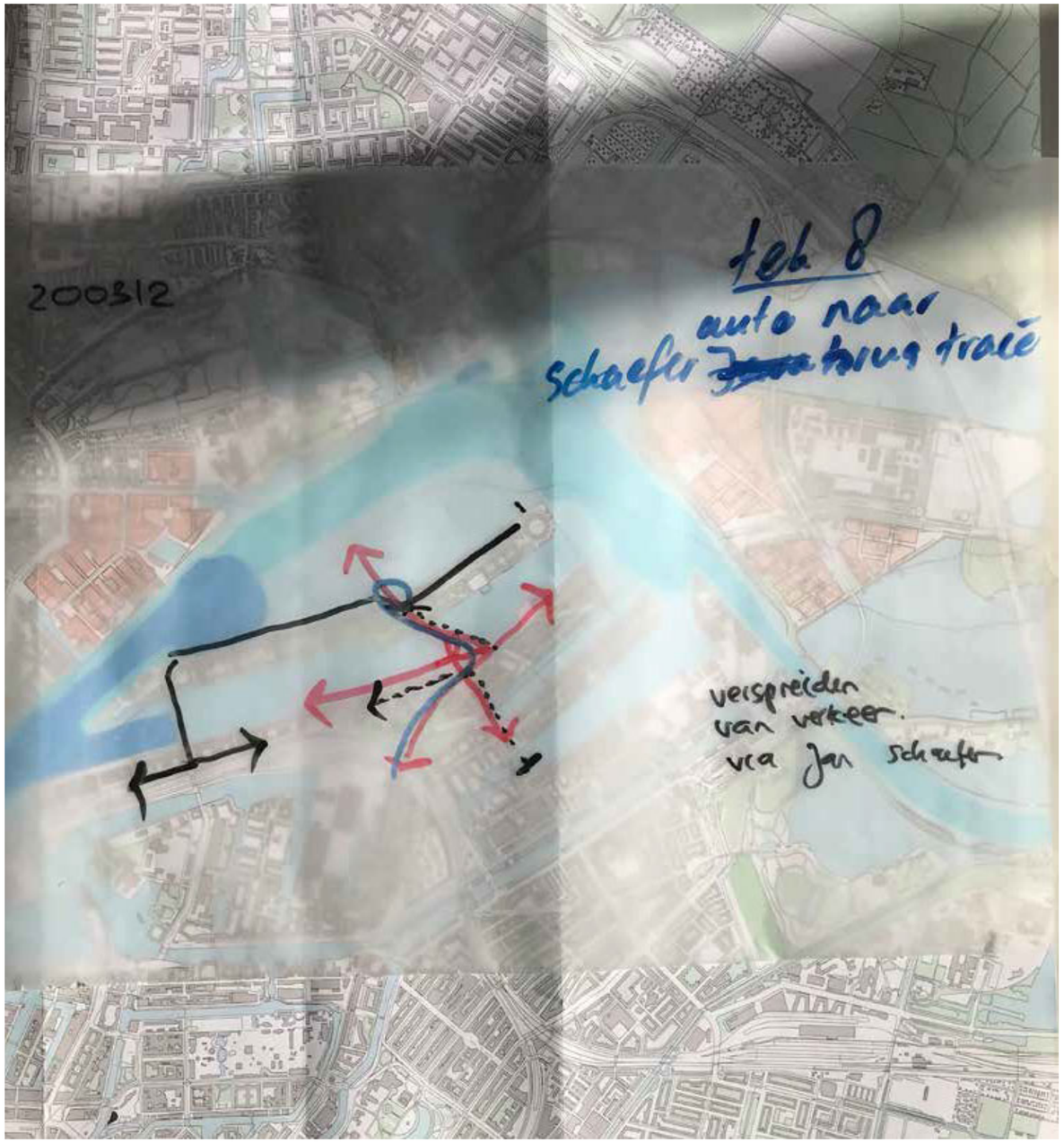





MOGELIJKE OPLOSSING VOOR SLUITEN
Binnenring bij Azart
1
dam met doorvaarbaar deel
Fietspad
2
dam omwenden Flandriers
mogelijkheid:
tunnelbak is door gaboru?
mogelijkheid.
2x enkel fietspaad ipv 1x dubbel
mogelijkheid:
op hoogte over kanaal brazilië heen
à la dafne schippers
CONFLICTEN KNOOP DAM / BRUGGEN
ROUTE LANGS LOODS
12/03/2020
200312 onderwerp 1

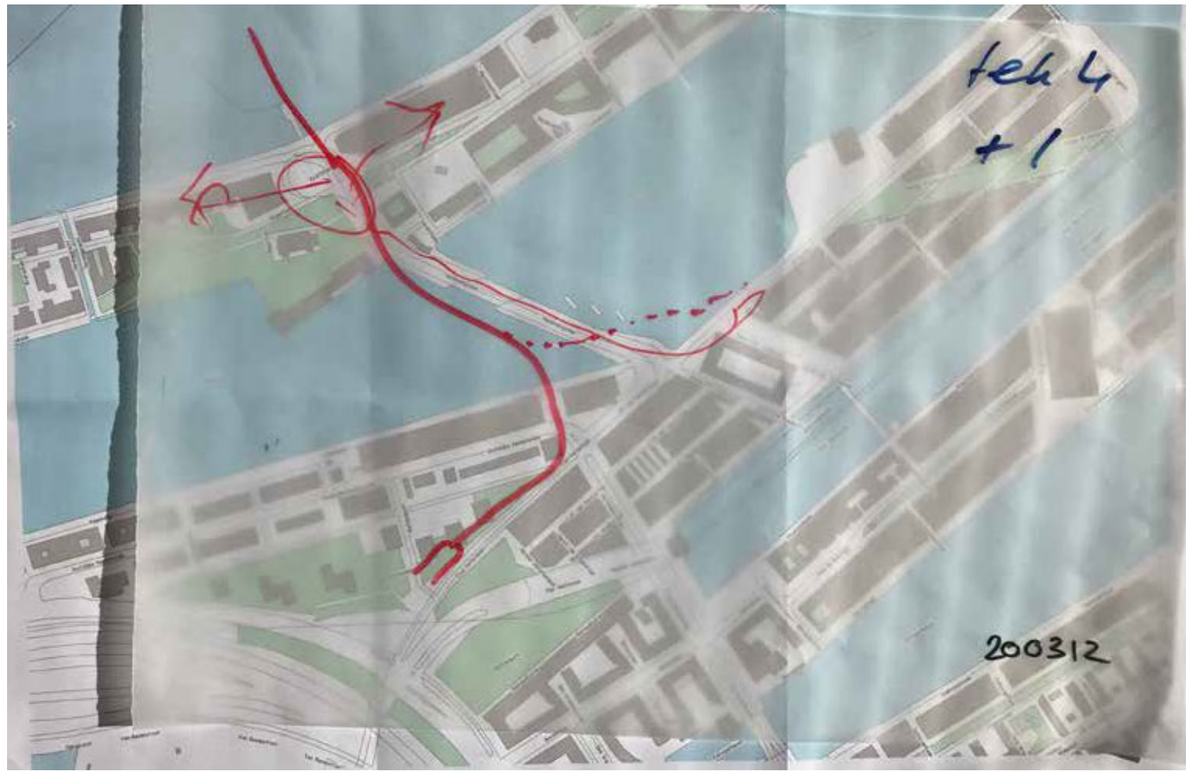

200312
en
en
inzicht:
1
Azart loskoppelen van 2BE verbinding (pont, tunnel, brug) (want 3x kanelpunt)
2
met geplande woningbouw brug + 2BE; kleren voor En - En ; op waarderen amsterdamse brug en oeververbinding naar 2Be (pont, tunnel brug)

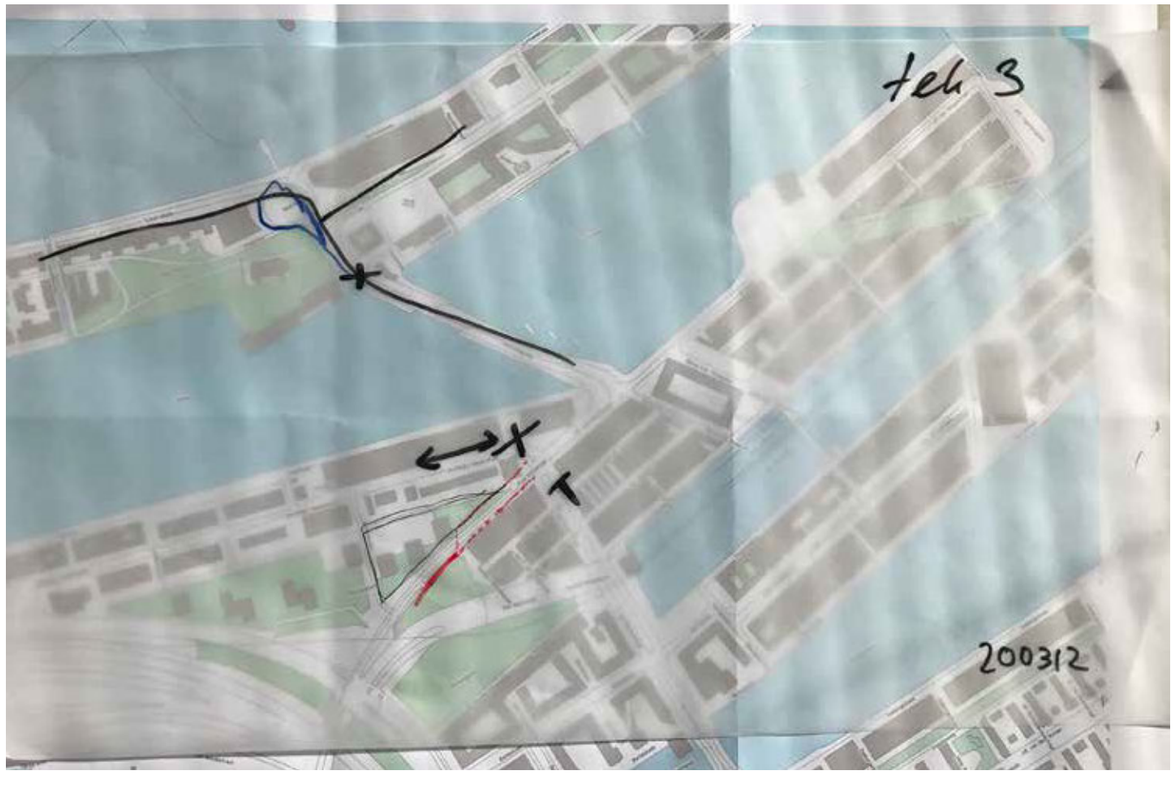

200312
Inpassing
eiland +


200312
teh 8
auto naar
Schaefer
verspreiden
van verkeer.
via Jan Schaefer

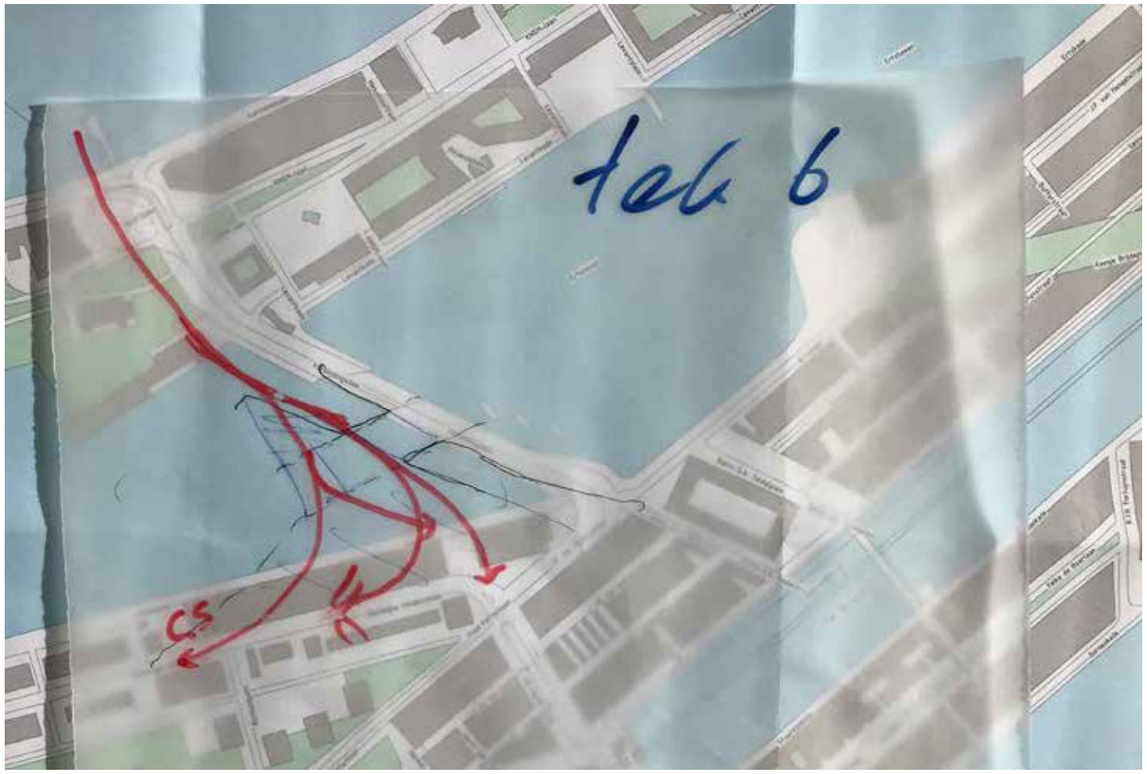
Deze foto's zijn tot stand gekomen onder leiding van Larissa van der Lugt, voor toelichting zie haar aantekeningen.



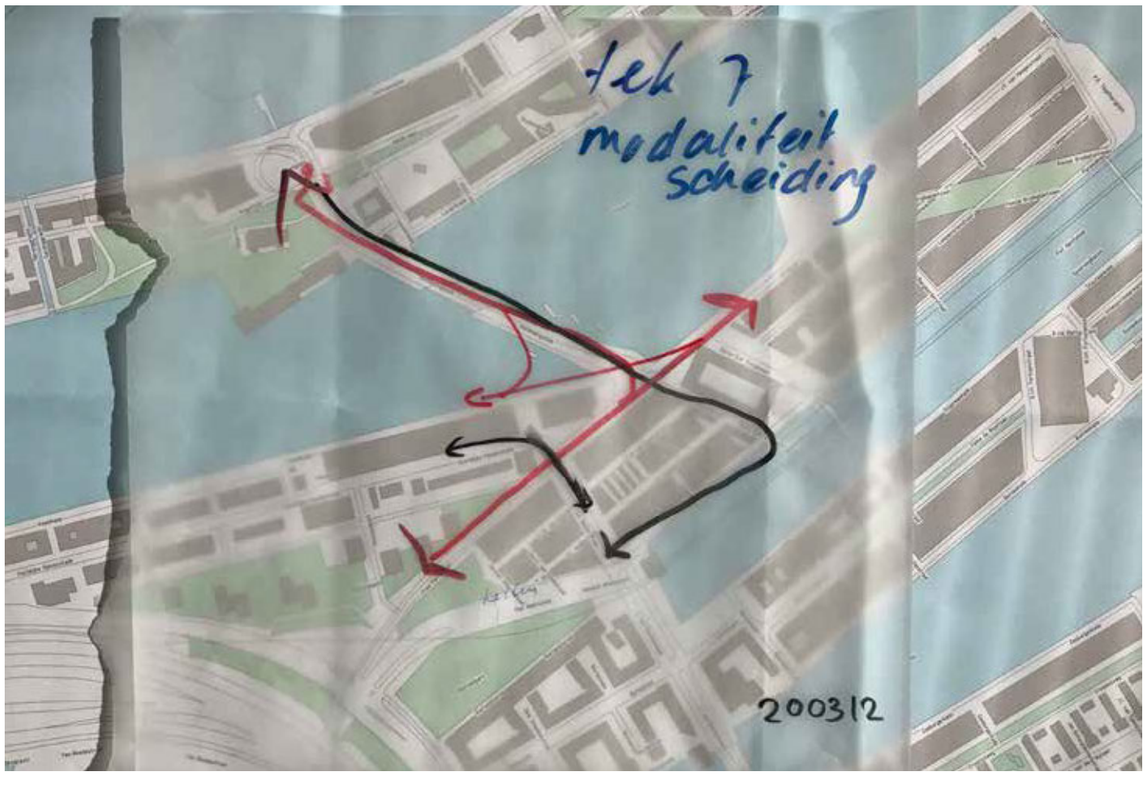







tek 6
CS


200312
CS


tek 7
modaliteit
scheiding
200312


tek 9
(haar bij 8)

200312 ATELIER OOST 1 - Notulen

Notulen Atelier 12 maart

BIJ FOTO "Mogelijke oplossing voor sluiten binnenring"
Conclusies:

- Ontlasten van knoop Verbindingsdam en Ertshaven door sluiten binnenring langs het Lloyd hotel: zodat ontlasting van een ZBE verbinding niet samenkomt met ontlasting van Azartplein verbinding
- Verbinding naar Java-eiland vanaf Oostelijke Handelskade bijvoorbeeld middels drijvend fietspad, of een dam met een doorvaarbaar deel
- Mogelijkheden voor langs het Lloyd: tunnelbuis door gebouw/ mogelijkheid 2x enkel fietspad ipv dubbel fietspad/ op hoogte over Brazilië heen.
- Leesbaarheid van sluiten binnenring belangrijk (dus via Rietlanden en Lloyd), bijvangst: Ontsluiting over oostelijke handelskade naar Centraal station

BIJ FOTO: "Ontsluiting Zeeburgereiland"
Conclusies:

- Azartplein verbinding loskoppelen van ZBE verbinding want knooppunten ontlasten.
- Met geplande woningbouw IJburg en ZBE verbinding, kiezen voor EN EN, opwaarderen Amsterdamse brug en ZBE verbinding (kan zijn, pont, brug, tunnel). Hierover geen conclusies nog.

BIJ FOTO: "2x opties op land maken t.o. Azartplein

- In beide opties: onderzoek water kwaliteit, als gevolg van land maken.

Andere foto's (groep van Larissa):

Er is vooral gekeken naar de knelpunten die er zijn en hoe kan je deze oplossen. Ideeën die daarbij naar voren zijn gekomen zijn:

- het scheiden van verschillende modaliteiten
- maak een deel autoluw;
- verplaats het auto verkeer;
- maak een strengelspoor;
- Zorg dat je dmv een tunnel de knelpunten ontwijkt (uitgang tunnel dus verder laten uitkomen)

Belangrijkste algemene conclusie

Er zijn drie opties om de ring sluitend te maken:

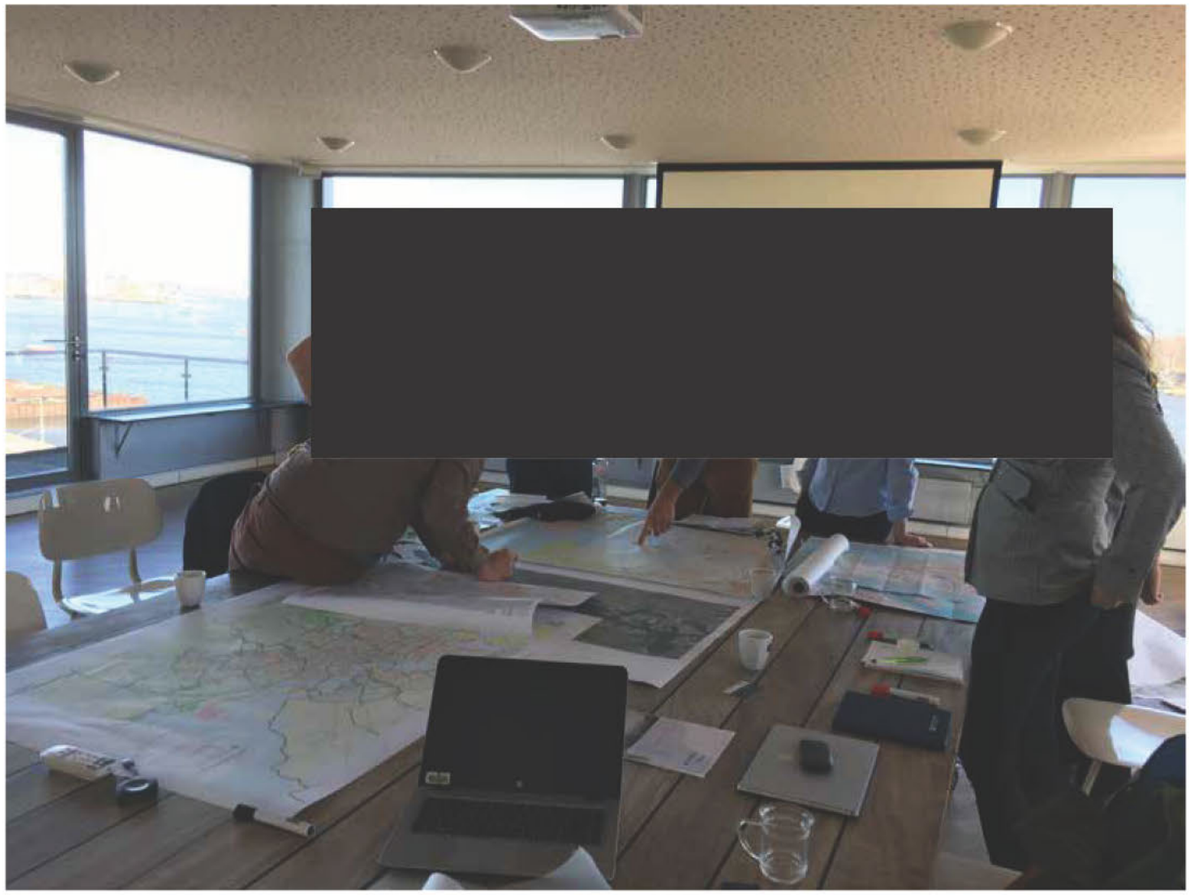
1. Via Rietlandpark door het Winkelcentrum heen – dmv een nieuwe verbindingsdam oid naar de overkant.
2. Via Rielandpark langs het Lloydgebouw ---- dmv een nieuwe verbindingsdam oid naar de overkant
3. Gebruik maken van de huidige verbindingsdam maar deze wel verbreden. Je accepteert deze route dan wel. Randvoorwaardelijk bij deze optie is dat het knooppunt moet worden aangepast (is nu al heel druk)
4. Richt de bestaande straatprofielen drastisch anders in, door tram en auto minder ruimte te geven en fietser meer ruimte.

Aandachtspunten:

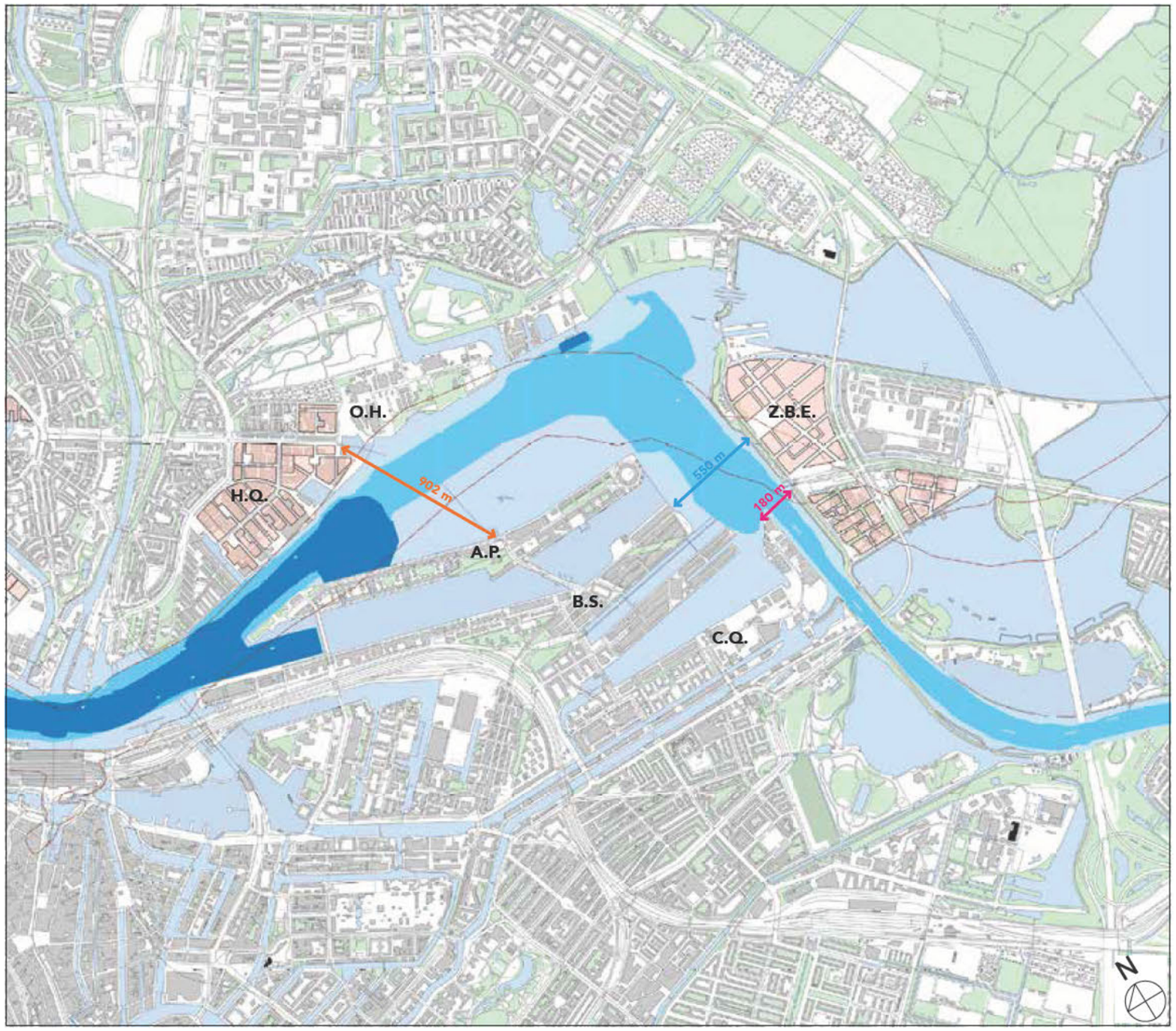
- maak een fietsstraat zoals Sarphatistraat zodat fietser ruimte krijgt
- verleg de draaicirkel van de tram op het Azartplein naar een andere plek, misschien net ten zuiden van Java-eiland, zodat Azartplein zelf vrij komt voor opgang / ingang tunnel of brug
- Bij Azartplein verbinding is het belangrijk dat huidige belangrijke knooppunten/knelpunten (verbindingsdam Ertskade en Fred Petterbaan) al erg druk zijn en bekeken dient te worden wat daar aan gedaan kan worden.

Uitzoekvragen, die tijdens de extra sessie besproken kunnen worden. Hier gaat de commissie zelf nog goed over nadenken/ voorbereiden zodat we gericht de juiste mensen bij deze sessie kunnen inzetten.

- Hoe kan je de knelpunten (verbindingsdam Ertskade en Fred Petterbaan) omzeilen, is het bijvoorbeeld mogelijk om bij het Azartplein een tunnel door te trekken zodat je de knelpunten omzeilt (de tunnel dus verder uit laten komen)
- Ruimte creëren Fred Petterbaan, scheiden van modaliteiten kan dat? Aanbrengen van een strengelspoor
- Het scheiden van stromen bij de knelpunten.
- Modaliteiten omleggen.
- Wat zijn de mogelijkheden en consequentie bij het aanplempen.
- Route naar Amsterdam centraal wat is daar voor nodig? Robuuste ladder
- Vastgoed aanpassing wat is er nodig? wat zijn de mogelijkheden?



Naar aanleiding van deze ateliers is aan de medewerkers van Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam huiswerk uitgezet. Dit is te vinden in E - Bijlagen Huiswerk en aangeleverde materialen.



Specificaties	TRACÉ D - HAMERKWARTIER - AZARTPLEIN	TRACÉ E - ZBE - BORNEO - SPORENBURG	TRACÉ F - ZBE - CRUQUIUSTERREIN
Breedte IJ	902 meter (kade tot kade)	550 meter (kade tot kade)	180 meter (kade tot punt CQ)
Noord / Oost	- XXXX	- XXXX	- XXX
Zuid	- XXXX	- XXX	- XXX

Type langzaam verkeer	
Fietsers	Mensen met een beperking
Voetgangers	

Type scheepvaart			
Beroepsvaart	Bijzonder transport	Bruine vloot	Recreatievaart

MATRIX KANSEN / WENSEN / RISICO'S: OOSTELIJKE KNOOP

TRACÉ D- HAMERKWARTIER - AZARTPLEIN

TRACÉ E- ZEEBRUGEREILAND - BORNEO - SPORENBURG

TRACÉ F - ZEEBURGEREILAND - CRUQUIUSTERREIN

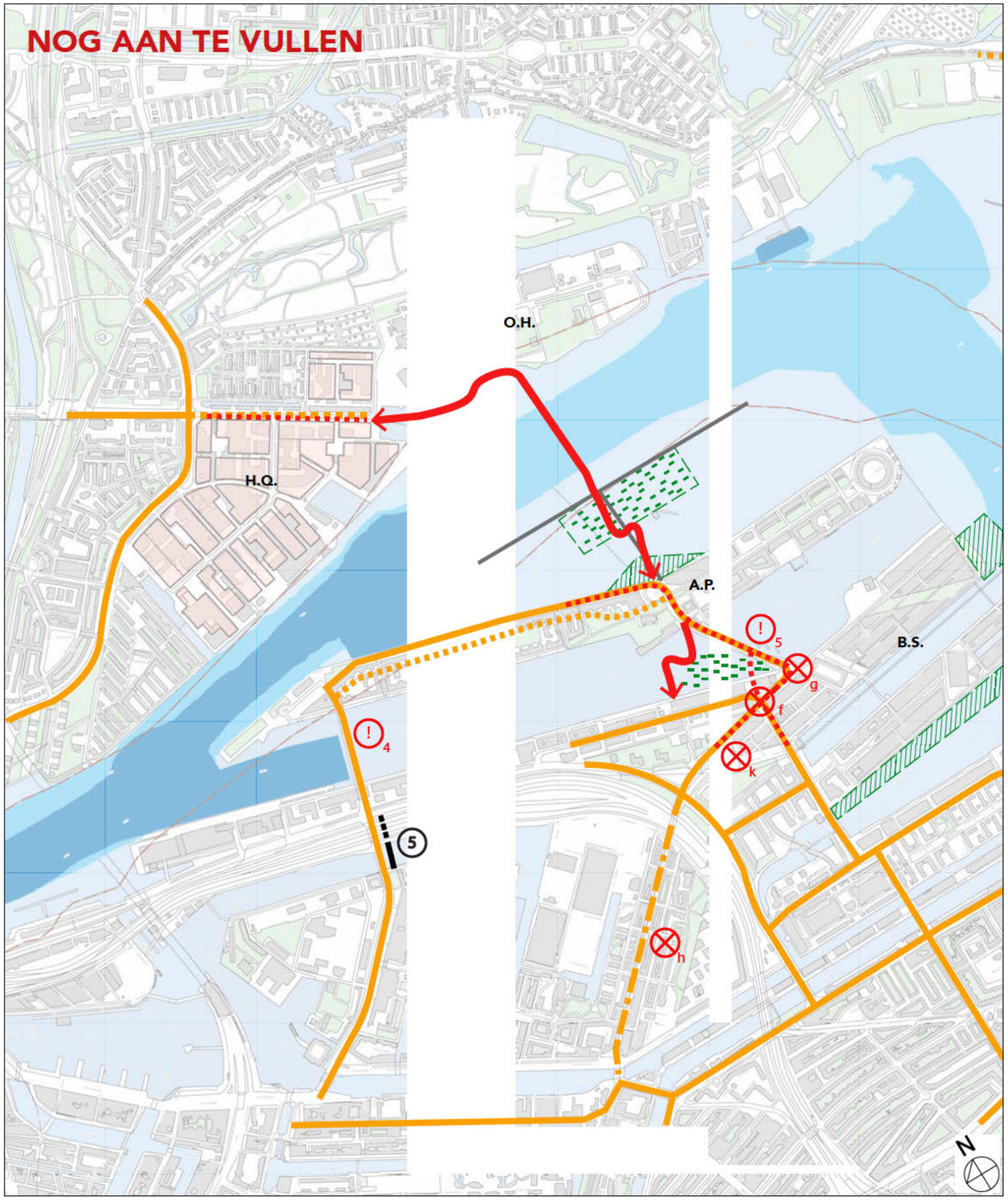
	KANSEN	WENSEN	RISICO'S
STEDENBOUW Relevant voor de stedenbouwkundige inpassing Advies Oeververbindingen is de randvoorwaarde dat de vaste oeververbindingen een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Ruimtelijke kwaliteit is veel meer dan esthetiek alleen. Ruimtelijke kwaliteit wordt bereikt door maximaal te zoeken naar de synergie tussen de gebruikerswaarde (functionaliteit), belevingswaarde (attractiviteit en identiteit) en de toekomstwaarde (duurzaamheid).	**Hamerkwartier-Azartplein-Czaar Peter** Noord: • Verknopen verbinding met doorontwikkeling waterzone kop van Hasselt-zone/Hamerkwartier als relevante publieke plek; • Verbinding met grotere groene structuren waarborgen; IJ: • Kans op nautisch-stedelijke havenzone als 'stepping stone'. Een potentieel bijzondere plek die meerwaarde kan bieden vanuit zowel stedelijke als nautische aspecten; • Het vieren van de ervaring vanuit de publieke ruimte met de ruimtelijkheid van het IJ; Zuid: • Kans op toevoeging van betekenisvolle nieuwe openbare ruimte middels de verbinding; **Zeeburgereiland/Borneo-Sporenburg** • Kans om goede verbinding te maken die aansluit op hoofdnetwerk fiets; **Zeeburgereiland/Cruquius:** • Kans op relatief korte oversteek	**Hamerkwartier-Azartplein-Czaar Peter** • Door de grote lengte die overbrugd/ondertunneld moet worden dient per definitie gezocht te worden naar extra kwaliteit en belevingswaarde; • Heldere visie op de ruimtelijkheid en de beleving van de ruimtelijkheid van het IJ in relatie tot de te kiezen typologie van verbinding; • De verknoping met het stedelijk netwerk is essentieel. De aansluiting bij de knoping en het ruimte beslag verbindingsdam/vertskade (danwel andere oplossingen), de Rietlanden en Czaar Peter straat dienen ruimtelijk als logisch onderdeel van de hoofdstructuur in te passen zijn. • De toegankelijkheid van de aanlandingen dient ten allen tijde geborgd te worden; **Zeeburgereiland/Borneo-Sporenburg** • Inpassing van verbinding moet logisch en natuurlijk voelen; zowel ruimtelijk als functioneel; • De verbinding dient een boven-lokale schaal. **Zeeburgereiland/Cruquius:** • Relatie van potentiele verbinding en openbare ruimtegebruik in zowel Cruquius als ZBE dient scherper geduid te worden indien er sprake is van een kansrijke verbinding op deze locatie.	**Hamerkwartier-Azartplein-Czaar Peter** Noord: • Onduidelijkheid ontwikkeling Oranjehaven/Albemarle; IJ: • in geval van een brug: door lange keuze over open water dienen er rigoureuze uitgangspunten gekozen te worden in het ontwerp om windhinder te beperken of zelfs geheel weg te nemen; • in geval van een tunnel dient aangetoond te worden dat met fysieke uitgangspunten voldoende zekerheid geven over het voorkomen van claustrofobische effecten; Zuid: • Complexe inpassing in reeds krap bemeten publieke ruimte; een ontwerpuitdaging qua fasering en verkeerslogistiek; • Lastige relatie tussen CzaarPeter routing en heldere routing richting verbindingsdam; grotere ingrepen lijken nodig; **Zeeburgereiland/Borneo-Sporenburg** • Risico dat het stedelijk weefsel en sociaal klimaat van Borneo-Sporenburg onnodig wordt aangetast door een grootschalige ingreep; • Krappe profielen op Borneo-Sporenburg **Zeeburgereiland/Cruquius:** • Routelogica: pas op dat het niet een kruip-door sluip door bajonet wordt, die geforceerd voelt.
NAUTIEK Feiten Tracé D, E, F. **1. Corridors** • Tracé DEF maken onderdeel uit van de hoogste orde/klasse vaarwegen die we binnen Nederland kennen. • Tracé D, E en F kruisen een internationale hoofdtransportas met bijbehorende eisen en afspraken • Het ARK en NZK bedienen de corridors Amsterdam-Rotterdam, Rotterdam-Noord Nederland, Amsterdam-Duitsland, Amsterdam-Noord Nederland • Het zoek gebied D-E-F vormen onderdeel van de kansrijke corridors (aangemerkt door de minister), voor toekomst bestendig vaarwegontwerp • Tracé E & F CEMT-Vlb 3 strooks profiel • Tracé D: Het NZK gebied en Oranjesluizen vormen een onderdeel van staande mastroute • De schaalvergroting is een trend in de binnenvaart • Containervervoer is een toenemende trend (hogere lading) **2. Kaders** • De richtlijn vaarwegen 2017, CEMT-classificering & richtlijn scheepvaarttekens 200, ADN (Gevaarlijke stoffen), BEVI (Besluit Externe veiligheid inrichtingen) etc. zijn voorwaardelijk voor inrichting. Daarnaast spelen CEMT-classificering, SVIR, BEVI, ADN, risico technische elementen zoals flessenhalzen, enz ook voorwaardelijke rollen voor de inrichting van het areaal. • De vaarwegbegrenzing en de leggerprofielen blijven voorwaardelijk voor inrichting (RVW 2017), CEMT-Vlb (afmeting) en recreatievaart • Op de hoofdgeul van Tracé E en F mogen alleen vaste bruggen of tunnels worden toegestaan. • Bruggen en tunnels moeten voldoen aan de richtlijnen • De richtlijn vaarwegen 2017 & richtlijn scheepvaarttekens 2008 zijn voorwaardelijk voor inrichting. **3. Vaarweg** • Bruggen dienen haaks op de vaarweg gepositioneerd te zijn • Bunkerstations en ligplaatsen zijn voorwaardelijk voor goed functionerend binnenvaartnetwerk en kennen een strategische ligging. • Het knooppunt tussen D-E-F kent een van de grootste intensiteiten van Europa (>100-150.000 scheepsbewegingen per jaar) • Huidige faciliteiten in en langs de vaarweg zijn minimaal voorwaardelijk voor functioneren van toekomstbestendige corridors voor goederentransport • De Amsterdamsebrug is nautisch te smal (75m ipv 135m) breed en functioneert als een infarct in de verkeersader. (de Amsterdamsebrug stamt uit de jaren '50). Zij behoeft vanuit nautisch optiek vervanging • Voor een bruginpassing op locatie D dient de vaarweg verbreed te worden om beweegbare delen te kunnen naderen **4. Veiligheid** • Zonder verkeersbegeleiding is in de huidige situatie de veiligheid in de vaarweg niet te borgen gelet op de grote intensiteit, schaalvergroting en gebrek aan ruimte in de vaarweg krappe situaties; de aanleg van meer bruggen zorgt voor een nog grotere complexiteit en moeite om de veiligheid en toekomstbestendigheid te borgen. • Zichtlijnen dienen geborgd te zijn voor een veilige verkeersafwikkeling • Er is verkeersbegeleiding aanwezig gezien de grote intensiteit en krappe situaties. In de huidige situaties zijn aanvullende verkeersmaatregelen getroffen om de situatie in de vaarweg veilig en beheersbaar te houden • Recreatievaart vormt een volwaardig gebruiker van het netwerk. Dit mengt met het beroepsverkeer en is niet altijd zichtbaar op AIS data. Recreatievaart kent geen marifoon- en radarplicht; er kan niet actief mee gecommuniceerd worden door overige scheepvaart en verkeersbegeleiding. • Recreatievaart wordt zoveel mogelijk gescheiden van beroepsvaart t.b.v. veiligheid. De recreatievaart zorgt voor een kruisende verkeersbeweging op verkeersknooppunt Schellingwoude om de sluizen te kunnen passeren. dit om de kleinere sluizen aan de noordzijde van het complex Schellingwoude te naderen • Voldoende lig, opstel en rustplaatsen zijn essentieel voor het afwikkelen van de verkeersveiligheid op het netwerk. • Recreatievaart wordt zoveel mogelijk gescheiden van beroepsvaart om de verkeersafwikkeling veilig te houden. De recreatievaart zorgt voor een kruisende verkeersbeweging (vaarweg overstekend en onder verkeerde wal varend) op verkeersknooppunt Schellingwoude. Om de kleinere sluizen aan de noordrijde van het complex Schellingwoude te naderen Zie o.a. ook documenten: "Bruggen, waar tunnels hypothetisch niet mogelijk zijn", brief van minister aan vz tweede kamer: "betreft vervolg KBA brughoogtes vier kansrijke vaarwegcorridors", Verkeersknooppunt Schellingwoude: "VKS-Toekomstbestendige corridor Noordzeekanaal (NZKV)" en het overig geleverde huiswerk.	**Inrichting vaarweg** • Tunnels op locatie D, E of F Tunnels (ook "ondiepe") onder de vaarweg kunnen nautisch altijd ingepast worden, er is hier geen sprake van Tallships of Zeecruise • Brug locatie D ligt hier op voldoende afstand van ORS en de bocht in de vaarweg achter CS • Brug locatie D met beweegbare delen kan staande mast en bijzonder transport blijven bedienen • Brug op deze locatie D, op volle vaarweg breedte laat doorstroming voor binnenvaart in stand bij voldoende doorvaartopening en hoogte. • Bij ontwerp kunnen de noden van de haven/nautische partijen bij juiste inrichting geborgd blijven/ zijn in te passen. • Tracé F Bunkerstations hoeven nog niet verplaatst te worden, mogelijkheid te temporiseren. Er zijn geen alternatieve geschikte locaties beschikbaar (nautisch strategisch, over land goed bereikbaar, commercieel uitbaatbaar). **Object** • Bij locatie F kan door ontwerp met 12.5m doorvaarthoogte toekomstbestendig gebouwd worden. • Tracé D en F zijn, nautisch gezien, kansrijke locaties voor een oeververbinding,. • Op locatie D: Er kan gedacht worden aan deels verdiepte open tunnelbak aan de zuidzijde, om niet te lang onder de grond te verblijven, dit vraagt wel om heninrichting van vaarweg of de stedelijke kant • Tracé F Hier ligt een mogelijkheid om gebruik te maken van een strook van ruim 100m vanaf de kop van Cruquius naar het zuiden. Dit is een zone die niet binnen de 600m (3*L) vrije zichtveld zone valt. Daarmee te gebruiken voor brugbeslag en inpasbaar op de vaarweg. Er dient wel rekening gehouden te worden met de bunkerstations. • Ondiepe tunnels onder de vaarweg zijn op alle locaties (tracé D, E of F) nautisch in te passen. • Tracé F Er is een mogelijkheid om de kop van Cruquius te ontsluiten met Borneo/Sporenburg via de westzijde. • Tracé F er dient rekening gehouden te worden met de risico contouren van de bunkerschepen bij inrichting. • Verbreding ARK kan getemporiseerd worden indien voldoende hoog en breed wordt aangelegd • Tunnel is nautisch inpasbaar D, E of F, zonder het scheepvaartnetwerk aan te tasten. **Veiligheid** • Op locatie D: de combinatie brug - wachtplaatsen i.r.t. de afstand met het verkeersknooppunt Schellingwoude vergen een complexe puzzel m.b.t. zichtslijnen / (toekomstbestendige) veiligheid in de vaarweg. Een bunkerstation aan de zuidzijde valt niet te combineren met een brug (zie 'Verkenning oostelijke knop') • Tracé F Overspanning is beperkt(+/-160m). De kop van Cruquius ligt buiten de vrije zichtweldzones van Amsterdamse brug en verkeersknooppunt Schellingwoude (VKS) • Tracé F bij hoogte van 12.5 m vraagt geen extra belasting van de schipper bij het passeren van de Amsterdamsebrug. • Tracé F zorgt bij de Amsterdamsebrug niet voor hinder bij het landwerker bij aanleg. • Tracé F Toekomstbestendig realiseerbaar indien de doorvaarthoogte van 12,50m toegepast wordt. Daarmee ook borging van de toekomstige functionaliteit. **Zicht** • Tracé F Mogelijk gebruik te maken van bestaande landhoofd voor pijler • Tracé F vormt voor vaarwegbeeld minder belasting. Er is hier een landhoofd aanwezig. • Tracé F gebruikmakend van landhoofd, laat wachtgebied Amsterdamse brug in stand • Tracé F laat benaderbaarheid bunker locaties in stand, pijler dienen daarin wel op de oever geplaatst te worden. Er dient wel rekening gehouden te worden met de risico's van de bunkerlocaties en de inpassing van het object.	**Verzeenvoudigen vaarbeeld** • Upgrade Amsterdamsebrug/Optimalisatie Nesciobrug scheelt een object in de vaarweg en daarmee is de vaarweg veilig en toekomstbestendig te houden. In combinatie met een HOV-verbinding die ook nog aangelegd moet worden, zorgt dit voor een integrale verbindingsoplossing voor ZBE en IJburg (II) • Tunnels zorgen voor een eenvoudiger en veiliger verkeersbeeld op het water. Schepen worden hoger, breder, niet dieper. Toekomstbestendig bouwen • Ontwerp op locatie E of F dient rekening te houden met de optimalisatie en toekomstige vaarweg naar nominale breedte (135m op de locatie Amsterdamsebrug). • Toekomstige ontwikkelingen dienen in de ontwerpen D, E of F geborgd te zijn. De vaarweg dient toekomstbestendig te zijn. • Tracé D: voldoende ruim ontwerpen voor de grote binnenvaart en toekomstbestendig • Tracé E en F: Upgrade Amsterdamse brug en optimalisering Nesciobrug, dan hoeft er geen nieuw tracé bij. (scheelt investering bij E&F en duidt kansen voor HOV) • Tunnel is nautisch inpasbaar zonder aantasting van de 3 corridors; zij kunnen daarmee toekomstbestendig de komende generaties blijven bedienen **Voorzieningen** • Tracé D Er kan bij het ontwerp en inrichting van het object gezocht worden naar oplossingen voor de noden van de vaarweggebruikers en extra functionaliteit **Vaarwegінrichting** • Bij Tracé D: dient bij een ontwerp van een beweegbare brug het verleggen van de geul t.b.v. de staande mast en bijzonder transport meegenomen te worden in het ontwerp. Het verleggen van de vaarweg ten behoeve van een bruginpassing betekent het verleggen van het Rijkswaarwater. • Tracé D Nautisch ontwerp in te passen met oog op nautische veiligheid en de verkeersbegeleiding blokgebied VKS Schellingwoude • Tracé D: Staandemast en bijzonder transport ondersteunen in route. • Tracé D: duwbakken-/kegelligplaats blijven borgen in ontwerp • Tracé D: Geul verleggingen voor de staande mast en bijzonder transport meenemen in ontwerp • Tracé D: tunnel is gunstiger t.o.v. brug, ivm vermijden obstructie en kunnen borgen open karakter IJ en vrije doorvaart. Betere inpassing mogelijk van nautische functies als bunkerstations, (kegel)wachtplaatsen ed. • Tracé D: pontveer Azartplein amoveren als de brug of tunnel gerealiseerd wordt **Nautische veiligheid** • Tracé D: Routekeuze moet duidelijk zijn, scheiding voor bereiken object t.b.v. kleinere beroepsvaart en recreatievaart (andere wal varen t.b.v. passeren ORS). • E, F: ontwerp moet rekening houden met toekomstige (verbreding en verhoging doorvaarthoogte) vaarweg naar nominale breedte (135 m) ter plaatse van Amsterdamse brug en richting de bochten en voorzieningen van het verkeersknooppunt Schellingwoude • Als ZBE ontsloten kan worden zonder additionele brug zou dit het verkeersbeeld voor de vaarweggebruiker veilig en toekomstbestendig houden. Een additionele brug betekent een toename van de complexiteit voor het VKS waar nu geen beheersmaatregelen voor bestaan.	**Risico's algemeen** • Ontwerpen zijn afhankelijk van de richtlijn voorwaarden. Afwijking daarvan lijdt tot risico's. • Verkeersknooppunt Schellingwoude is complex • Recreatievaart kruist VKS om de Oranjesluizen te passeren. • Als niet toekomstbestendig & voorwaarden wordt uitgevoerd gaat dit ten koste van de concurrentiepositie van de haven/regio en de corridors. • Verstoring van walradarsysteem (verkeersbegeleider) zonder mitigerende maatregelen zorgt voor onveilige situaties. • Een ontwerp bepaald voor 100 jaar de mogelijkheden van de vaarweg/ corridor. • Tracé E: Er mag geen midden pijler worden toegepast, daarmee wordt de overspanning bijzonder groot. Volgens de richtlijn vaarwegen mag het vaarprofiel niet beperkt worden. **Tracé D** • Tracé D: haalbaarheid ontwerpen zijn afhankelijk van zichtlijnvoorwaarden en toekomstbestendigheid • Tracé D: indien geen beweegbare delen worden toegepast, is de staandemast route en bijzonder transport (hoog) geblokkeerd • Tracé D: Indien de ligplaatsen te dicht bij het verkeersknooppunt komen te liggen wordt de verkeerscomplexiteit op verkeersknooppunt Schellingwoude te groot. • Tracé D: zal een aantal functies van 'T Slik opofferen, daarmee dienen deze functies een nieuwe inpassing te krijgen. Minder functionaliteit is niet wenselijk. Er is een groot ruimte tekort in kader van nautica. Daarmee is het verplaatsen niet voor de hand liggend. • Een ontwerp bepaald voor 100 jaar de mogelijkheden van de vaarweg/ corridor. **Tracé E** • Tracé E ligt te dicht bij het verkeersknooppunt, bocht, ligplaatsen, daarmee is een brug niet inpasbaar, conflicterend met de eisen uit de RVW. • Door inpassing van een brug op tracé E wordt VKS wordt complexer • Tracé E: ontwerpen zijn afhankelijk van richtlijnvoorwaarden en zichtlijnen • Tracé E: indien brug verkozen wordt, voldoet niet aan de richtlijnen vaarwegen 2017 • Tracé E: de overspanning wordt bijzonder groot. • Tracé E: plaatsen van een pijler binnen de vaarweg kan niet worden toegestaan. Indien dit wel wordt doorgevoerd is het een conflict met de richtlijnen vaarwegen en veiligheid. • Tracé E: aanvaarbeschermingen vormen extra obstakels in de vaarweg, die mogen de vaarweg niet versmallen (op basis van RVW 2017) • Een ontwerp bepaald voor 100 jaar de mogelijkheden van de vaarweg/ corridor. **Tracé F** • Tracé F: ontwerpen zijn afhankelijk van richtlijnvoorwaarden en zichtlijnen • Tracé F: Bij krapper ontwerp, nautische risico's nemen toe, bij onvoldoende doorvaartopening is het ontwerp niet toekomstbestendig (bij object lager <12.50m, smaller dan de volle vaarwegbreedte met toekomstige reservering) • Tracé F: Bij lage variant, risico's nemen toe op veiligheidsvlak. De bereikbaarbaarheid van de havengebieden is niet toekomstbestendig • Tracé F: verkeersbeheersing en veiligheid dienen geborgd te blijven. Waaronder verkeersbegeleiding vanuit Schellingwoude. Indien dit niet lukt, dan ontstaat er een blinde vlek op het walradar systeem. • Tracé F: de nabijheid van de Amsterdamse Brug maakt dat de doorvaarthoogte dermate hoog moet zijn dat te allen tijde over de deklading gekeken moet kunnen worden zonder dat het stuurhuis achter de lading moet wegzakken. • Bij verbreding/aanleg van objecten moet rekening worden gehouden met de waterkwaliteitsaspecten (o.a. zoutdringing).
MOBILITEIT	• Een tramverbinding over/onder een verbinding tussen het hamerkwartier en het Azartplein • Pontveer tussen de kop van Java en het Hamerkwartier (als vaste verbinding hier nog even op zich laat wachten) • Sluiten van de binnenring • Verbeteren van de (fiets)bereikbaarheid van het Oostelijk Havengebied (nu 'rand van de stad' maar na ontwikkeling van het Zeeburgereiland ligt het Oostelijk Havengebied meer centraal) • Directere verbinding tussen Hamerkwartier / oostzijde Amsterdam Noord en Amsterdam Oost / oostzijde binnenstad • Verbinden ontwikkelingen ZBE/IJburg met (binnen)stad: het realiseren van een goede fietsontsluiting voor de ontwikkeling van Sluisbuurt en de totale ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg. • Met de geplande woningbouw IJburg en ZBE, ontstaat de mogelijkheid te kiezen voor én én, opwaarderen Amsterdamsebrug én ZBE verbinding. • Nieuwe verbinding geeft aanleiding om bestaande knelpunten (m.n. kruisingen uitvanden Fred Petterbaan) duurzaam op te lossen 4) mogelijk te onderzoeken OV – lijn doortrekken naar Zaandam.	• Een voor de fietser zo gestrekt mogelijke route tussen Zeeburgereiland, IJburg (en achterland in de vorm van Diemen en Muiden) op de Binnenring en de route naar het westen. • Kortere reistijd en comfortabel(er) fietsen dan met de huidige verbindingen (Schellingwouderbrug/Amsterdamsebrug, Nesciobrug en veerverbinding Azartplein) • En-en-en. Verbeteren Amsterdamsebrug en aanvullende verbinding; nodig voor voldoende capaciteit / spreiding fietsstromen. • Een goede hoogwaardige fietsverbinding die ZBE en IJburg snel en comfortabel verbindt met het oostelijk havengebied. • Ontlasten van de fietsdruk op de Amsterdamsebrug door spreiden van gebruikers	• In hoeverre ontlast een verbinding tussen het Hamerkwartier en het Azartplein het centrale deel voldoende? –> output van berekeningen Christiaan Kwantes • Nieuwe verbindingen 'lopen stuk' op: o Nu al problematische kruising Fred Petterbaan – Oostelijke Handelskade – Van Eesterenlaan (en Verbindingsdam-J.F. van Hengelstraat) o Smalle straten op Borneo/Sporenburg/Crucquius en in de Czaar Peterbuurt • Op een onlogische plek heeft de verbinding te weinig toegevoegde waarde t.o.v. bestaande verbindingen • Een oplossing die geen logische bijdrage levert aan de ontsluiting van Sluisbuurt

• Aan de Azartpleinkant strekt het invloedsgebied van een verbinding die veel drukker wordt dan de huidige pont, zich uit van het Azartplein tot voorbij de spoordijk. Dat is zowel een kans om nu al bestaande knelpunten op te lossen, als een bedreiging voor het kunnen functioneren van de verbinding. Zeker omdat ook de verbinding met de Sluisbuurt hier zal aanlanden.

• De fietsverbinding van/naar de Sluisbuurt maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland/Uburg dat een integraal samenhangend pakket aan maatregelen bevat om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

OOST: TRACÉ D - HQ - AP

BRUG - VRIJE DOORVAART 11.35 + MHW



NOORD - JOHAN VAN HASSELTWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	1.0 + NAP	12.35 - 1 =	11.35 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	11.35 / 3% = 11.35 / 5 = 2.27 3 x 25 =	378 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			453 meter

ZUID - AZARTPLEIN

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	1.82 + NAP	12.35 - 1.82 =	10.53 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	10.53 / 3% = 10.53 / 5 = 2.1 3 x 25 =	350 m 75 m
TOTALE HELLINGBAAN			425 meter

NETWERKVERBINDING

FIETS

- Zowel aan de noord- als aan de zuidkant de enige logische plek (afgezien van de Javabrug)
- Alleen zinvol icm goede verbinding van Azartplein naar spoortunnel Czaar Peterstraat.



De groene lijn is aanwezige infra (zij het op punten veel te smal/krap/te haakse bochten). De rode lijnstukken zijn noodzakelijke toevoegingen. NB: De spoortunnel is er wel, maar de inrichting van de Czaar Peterstraat én de kruising met de Piet Heinkade moeten veel beter, vandaar toch rood.

- De route Azartplein – Hamerkwartier is weliswaar gestrekt maar bij de aansluiting van de verbindingsdam op Sporenburg is het erg krap.
- Daarnaast ligt de route vanuit Regionaal perspectief best ver (fietsers uit kernen als Zaandam, Oostzaan en Landsmeer zullen sneller zijn via de centrale oversteek).
- Ook aan de noordzijde aandacht nodig voor vervolgroutes en deels al aanwezige knelpunten (nog niet besproken in atelier)

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

- Enorme afstand. Dus de brug zelf moet een bestemming zijn. (Vergelijk Brooklyn Bridge NYC, waar veel mensen alleen maar tot halverwege heen en weer lopen).

OV

- Mogelijkheid om op lange termijn HOV op de Noordelijke IJ-oever te koppelen aan deze verbinding.
- Een lange verbinding wat niet goed is voor vervoerwaarde OV (vervolgvraag zou kunnen zijn wat er nodig is om een redelijke vervoerwaarde te krijgen voor het OV)

RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
- (5) Brug en tunnel Kattenburg
- (6) Brug Nieuwe Vaart

KNOOPPUNTEN:
- (f) Oost Handelskade - V. Hengelstraat
- (g) Verbindingsdam - Ertskade
- (h) Profiel C. Peterstraat
- (k) 3D Knoop tunnels en maaiveld

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- (4) Jan Schaeferbrug
- (5) Doorvaart Recreatie
- (6) Jachthaven Borneo

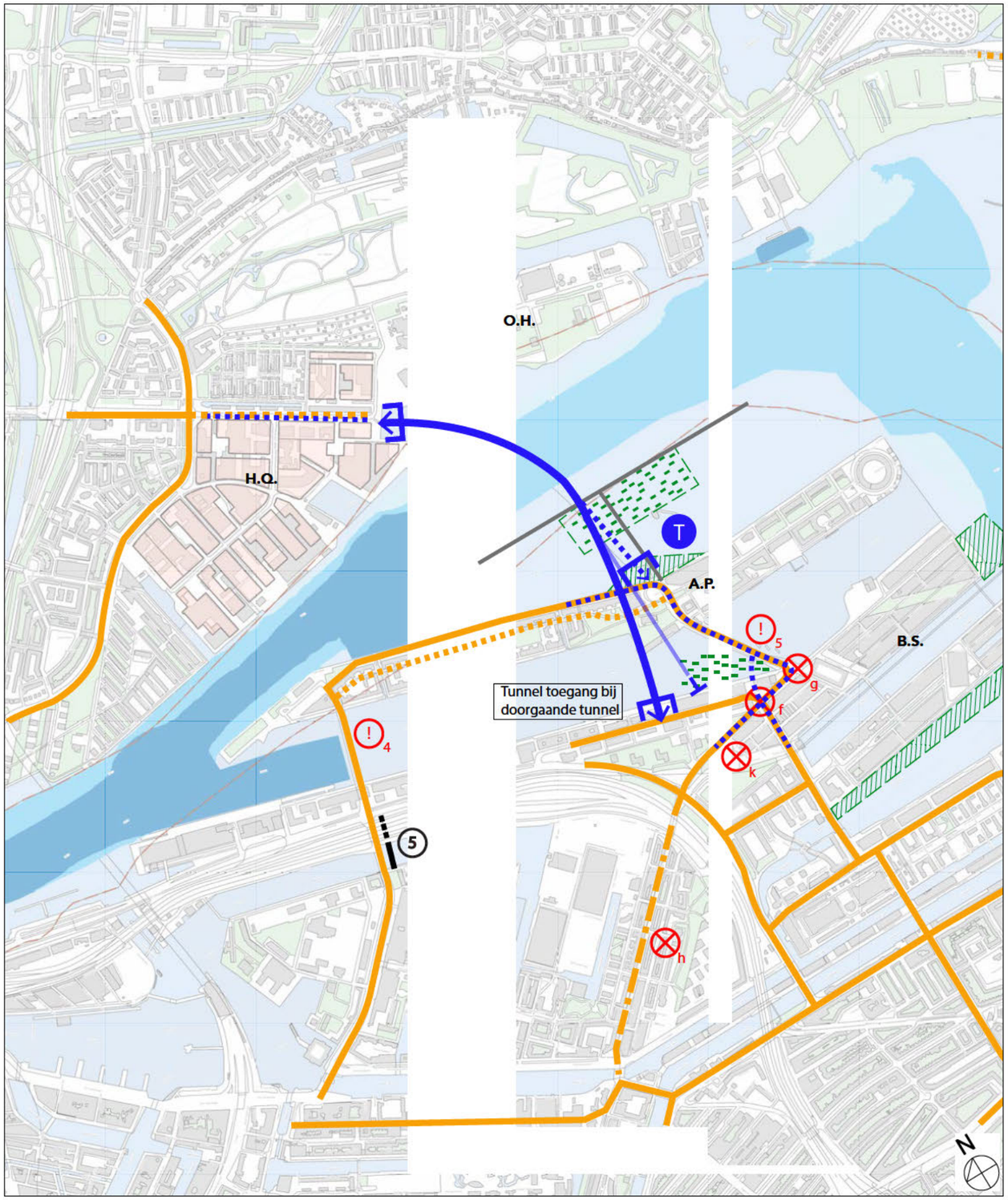
MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel

Lengte tunnel

T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

OOST: TRACÉ D - HQ - AP
TUNNEL ONDIEP - 13.85 - NAP



NOORD - JOHAN VAN HASSELTWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85
Maaiveldhoogte	XXX + NAP	13.85 + XXX –	XXX m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	XXX / 3% – XXX / 5 – XXX XXX x 25 –	XXX m XXX m
TOTALE HELLINGBAAN			**XXX meter**

ZUID - AZARTPLEIN

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85
Maaiveldhoogte	XXX + NAP	13.85 + 1.82 –	15.67 m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	15.67 / 3% – 15.67 / 5 – 3.1 4 x 25 –	525 m 100 m
TOTALE HELLINGBAAN			**625 meter**

NETWERKVERBINDING

FIETS

- Zowel aan de noord- als aan de zuidkant de enige logische plek (afgezien van de Javabrug)
- Alleen zinvol icm goede verbinding van Azartplein naar spoortunnel Czaar Peterstraat.



De groene lijn is aanwezige infra (zij het op punten veel te smal/krap/te haakse bochten). De rode lijnstukken zijn noodzakelijke toevoegingen. NB: De spoortunnel is er wel, maar de inrichting van de Czaar Peterstraat én de kruising met de Piet Heinkade moeten veel beter, vandaar toch rood.

- De route Azartplein – Hamerkwartier is weliswaar gestrekt maar bij de aansluiting van de verbindingsdam op Sporenburg is het erg krap.
- Daarnaast ligt de route vanuit Regionaal perspectief best ver (fietsers uit kernen als Zaandam, Oostzaan en Landsmeer zullen sneller zijn via de centrale oversteek).
- Ook aan de noordzijde aandacht nodig voor vervolgroutes en deels al aanwezige knelpunten (nog niet besproken in atelier)
- Goed inpasbaar op Azartplein met onderliggend wegennet en tramlus?
- Tunnel is niet recht en kent daardoor blinde hoeken.

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.
- Vanwege hellingbanen ook toegangen aan de oevers nodig hellingbanen ook toegangen aan de oevers nodig

OV

- Mogelijkheid om op lange termijn HOV op de Noordelijke IJ-oever te koppelen aan deze verbinding.
- Een lange verbinding wat niet goed is voor vervoerwaarde OV (vervolgvraag zou kunnen zijn wat er nodig is om een redelijke vervoerwaarde te krijgen voor het OV)

RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
- (5) Brug en tunnel Kattenburg
- (6) Brug Nieuwe Vaart

KNOOPPUNTEN:
- f Oost Handelskade - V. Hengelstraat
- g Verbindingsdam - Ertskade
- h Profiel C. Peterstraat
- k 3D Knoop tunnels en maaiveld

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- ! 4 Jan Schaeferbrug
- ! 5 Doorvaart Recreatie
- ! 6 Jachthaven Borneo

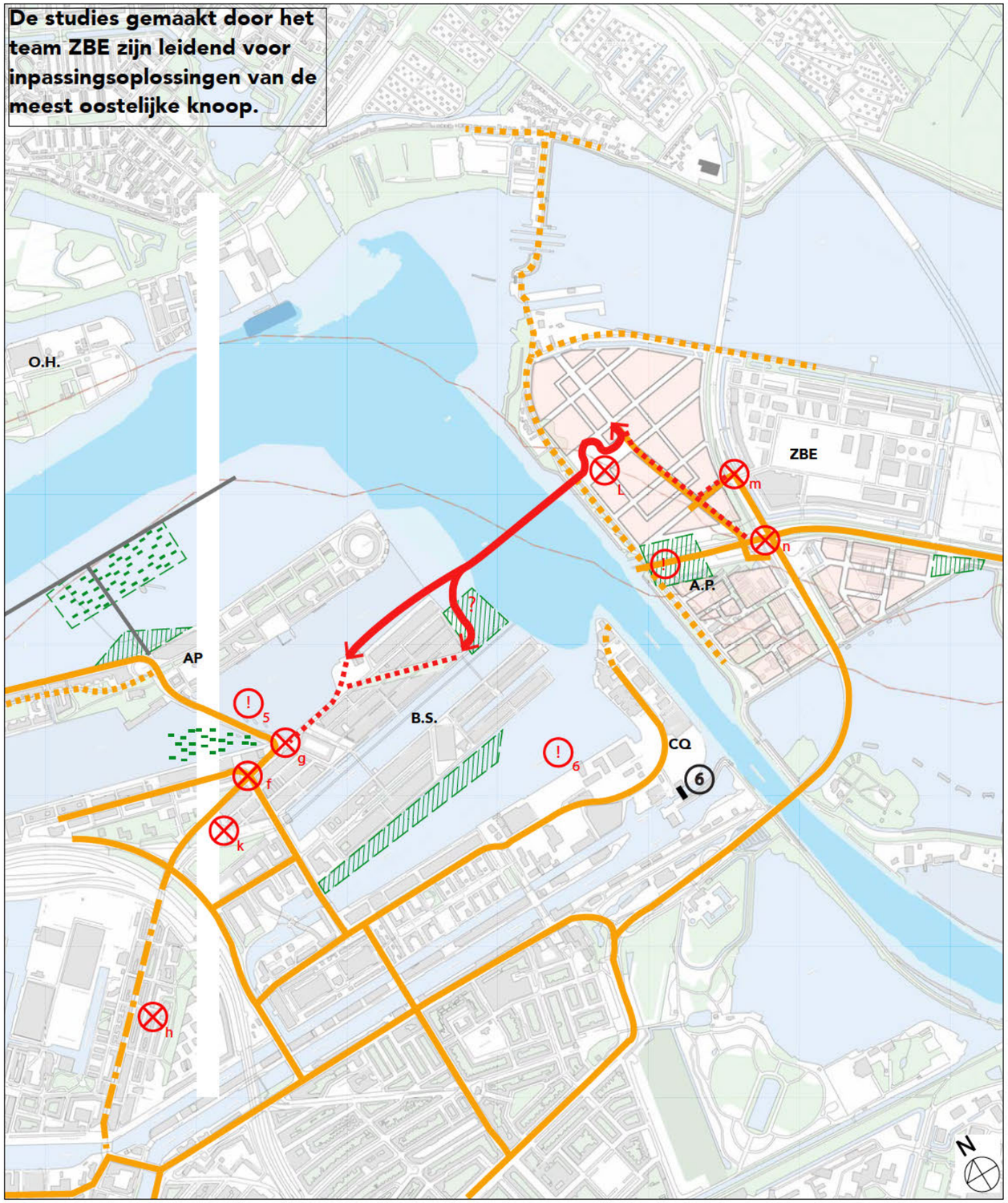
MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

OOST: TRACÉ E - ZBE - BS

BRUG - VRIJE DOORVAART 11.35 + MHW

De studies gemaakt door het team ZBE zijn leidend voor inpassingsoplossingen van de meest oostelijke knoop.



OOST - WATERPLEIN SLUISBUURT

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	3.20 + NAP	12.35 - 3.20 =	XXX m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	XXX / 3% = XXX / 5 = XXX XXX x 25 =	XXX m XXX m
TOTALE HELLINGBAAN			**XXX meter**

ZUID - ERTSKADE / P.E. TEGELBERGPLEIN

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Doorvaarthoogte Dekdikte	11.35 + MHW 1.00 meter	11.35 + 1 =	12.35 m t.o.v. NAP
Maaiveldhoogte	XXX + NAP	12.35 - XXX =	XXX m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	XXX / 3% = XXX / 5 = XXX XXX x 25 =	XXX m XXX m
TOTALE HELLINGBAAN			**XXX meter**

NETWERKVERBINDING

FIETS

- De verbinding is centraal gelegen in Sluisbuurt. Maakt een goede ontsluiting van Sluisbuurt mogelijk.
- Goede aantakking op het fietsnetwerk vanuit IJburg.
- Goede aantakking op het fietsnetwerk Oostelijk Havengebied.
- Aandachtpunt is het knooppunt Erstskade - Verbindingsdam
- Sociale veiligheid voor de fiets is beter dan bij een tunnel.

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

- Zullen vooral de tram pakken. Bedient wel een duidelijke relatie / route. Toegang met rolbanen en liften kan voor deze doelgroep.
- Recreatief kan de brug wel van toegevoegde waarde zijn voor wandelaars.
- Met liften en/of rolbanen de brug ook toegankelijk nmaken voor voetgangers en mensen met een beperking
- Sociale veiligheid beter dan tunnel

OV

- Ligt er al: IJtram bedient hetzelfde trace.

RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
- (5) Brug en tunnel Kattenburg
- (6) Brug Nieuwe Vaart

KNOOPPUNTEN:
- f Oost Handelskade - V. Hengelstraat
- g Verbindingsdam - Ertskade
- n Profiel C. Peterstraat
- k 3D Knoop tunnels en maaiveld

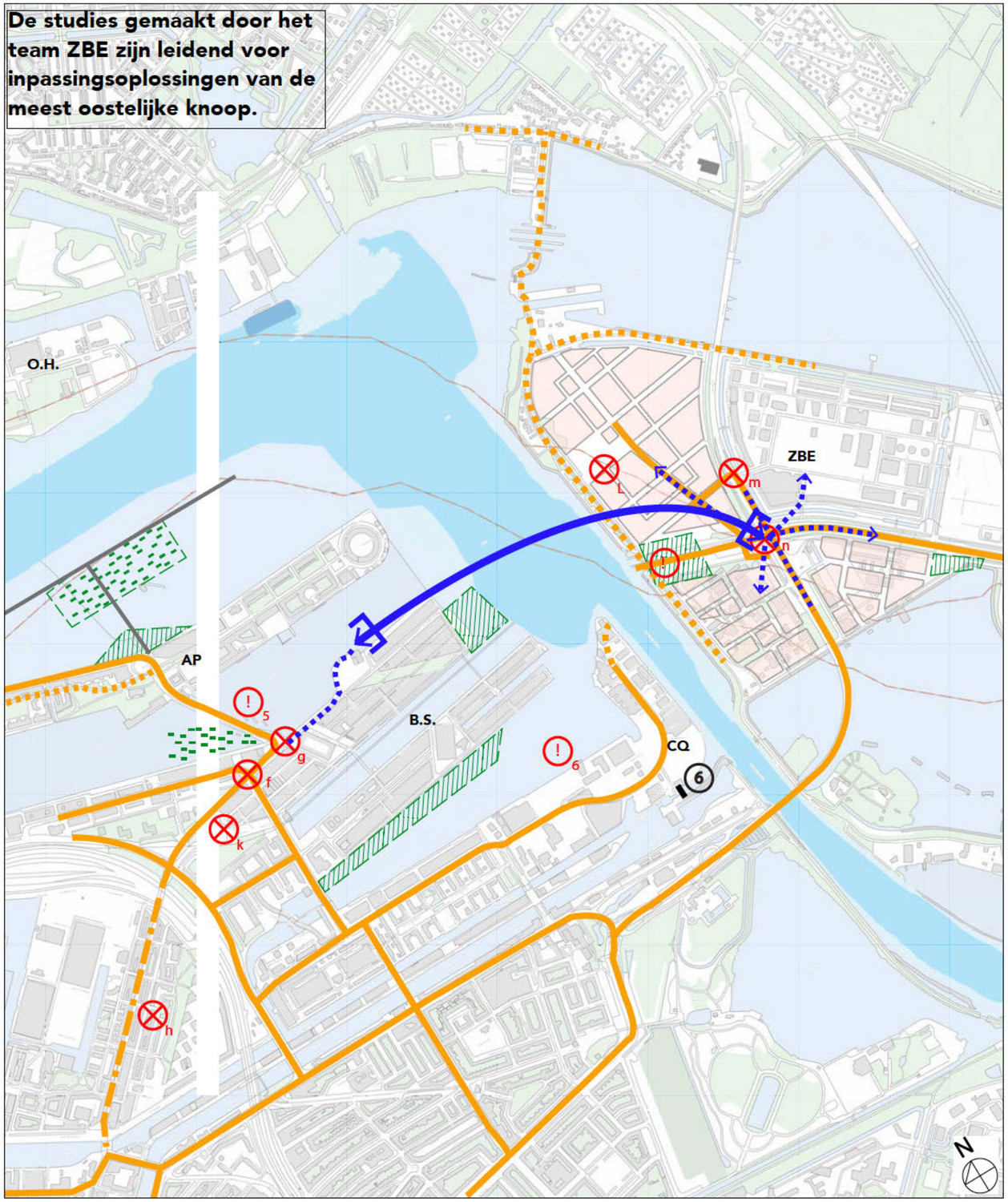
NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- !4 Jan Schaeferbrug
- !5 Doorvaart Recreatie
- !6 Jachthaven Borneo

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

OOST: TRACÉ E - ZBE - BS
TUNNEL ONDIEP - 13.85 - NAP

De studies gemaakt door het team ZBE zijn leidend voor inpassingsoplossingen van de meest oostelijke knoop.



RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
- (5) Brug en tunnel Kattenburg
- (6) Brug Nieuwe Vaart

KNOOPPUNTEN:
- (f) Oost Handelskade - V. Hengelstraat
- (g) Verbindingsdam - Ertskade
- (h) Profiel C. Peterstraat
- (k) 3D Knoop tunnels en maaiveld

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- (4) Jan Schaeferbrug
- (5) Doorvaart Recreatie
- (6) Jachthaven Borneo

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

OOST - WATERPLEIN SLUISBUURT

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85
Maaiveldhoogte	3.20 + NAP	13.85 + 3.20 =	XXX m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	XXX / 3% = XXX / 5 = XXX XXX x 25 =	XXX m XXX m
TOTALE HELLINGBAAN			**XXX meter**

ZUID - ERTSKADE / P.E. TEGELBERGPLEIN

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85
Maaiveldhoogte	XXX + NAP	13.85 + XXX =	XXX m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	XXX / 3% = XXX / 5 = XXX XXX x 25 =	XXX m XXX m
TOTALE HELLINGBAAN			**XXX meter**

NETWERKVERBINDING

FIETS

- Op Borneo/Sporenburg lijkt een fietsroute moeilijk inpasbaar op de bestaande eilanden. Dus een tunnel die richting de Van Eesterenlaan bovenkomt, of een brug die deels 'langs' een eiland loopt (bv. langs de Ertskade).
- De route sluit onvermijdelijk aan op de Fred Petterbaan voor tenminste een deel van de fietsers. De zig-zag beweging op de kruising met de Piet Heinkade moet verbeterd worden. Daar passen nu maar een paar fietsers.
- Suboptimale ontsluiting van Sluisbuurt, door aansluiting bij kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan. Voor goede ontsluiting sluisbuurt dient de verbinding ten noorden van de Piet Heintunnel aan te takken
- Alleen werkbaar als de fietser niet hoeft af te stappen anders is de Amsterdamsebrug snel een alternatief.
- Sociale veiligheid minder dan bij een brug

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

- Directe toegang vanaf waterkant aan de ZBE-kant is nodig. Dan ligt de verbinding in stedelijk gebied en heeft deze ondanks de afstand ook voor voetgangers waarde
- Zullen vooral de tram pakken. Bedient wel een duidelijke relatie / route. Toegang met rolbanen en liften kan voor deze doelgroep.
- Tunnel toegankelijk maken voor mensen met een beperking lastig, maar minder ingewikkeld dan bij de diepe tunnel.
- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.

OV

- Ligt er al: IJtram bedient hetzelfde trace.

OOST: TRACÉ F - ZBE - CQ
BRUG - VRIJE DOORVAART 11.35 + MHW



RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
- (5) Brug en tunnel Kattenburg
- (6) Brug Nieuwe Vaart

KNOOPPUNTEN:
- f Oost Handelskade - V. Hengelstraat
- g Verbindingsdam - Ertskade
- h Profiel C. Peterstraat
- k 3D Knoop tunnels en maaiveld

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- 4 Jan Schaeferbrug
- 5 Doorvaart Recreatie
- 6 Jachthaven Borneo

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel

Lengte tunnel

T Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

NETWERKVERBINDING

FIETS

- Stedenbouwkundig en qua netwerk is Cruquius geen doorgaand gebied. En geen onderdeel mental map
- Voor gebruikers vanaf IJburg en verder misschien niet gestrekt genoeg richting CS en Binnenring.
- Aanlanding kan bijna niet gestrekt. Wordt erg gekunsteld.
- Toegang niet doorfietsbaar. Wordt erg gekunsteld.
- Suboptimale ontsluiting van Sluisbuurt door aansluiting bij Zuiderzeeweg-IJburglaan.
- Goede aansluiting fietsnetwerk Oostelijk Havengebied Aandachtpunt is het knooppunt Erstskade - Verbindingsdam
- Aandachtpunt is de inrichting van de Borneokade en de aansluiting op het fietsnetwerk.
- De route ligt bijna parallel erg dicht bij de fietsroute over de Amsterdamsebrug. Het is moeilijk deze verbinding een toegevoegde waarde te laten zijn boven een (verbeterde) Amsterdamsebrug.
- Alleen interessant wanneer er niet afgestapt hoeft te worden.
- Op Borneo is geen ruimte voor een tussenaanlanding van de fietsverbinding, door de dichte bebouwing en smalle straten.

Inpassing van de route door het Keesje Brijdepark op Sporenburg gaat ten koste van het (weinige) groen dat het Oostelijk Havengebied kent.

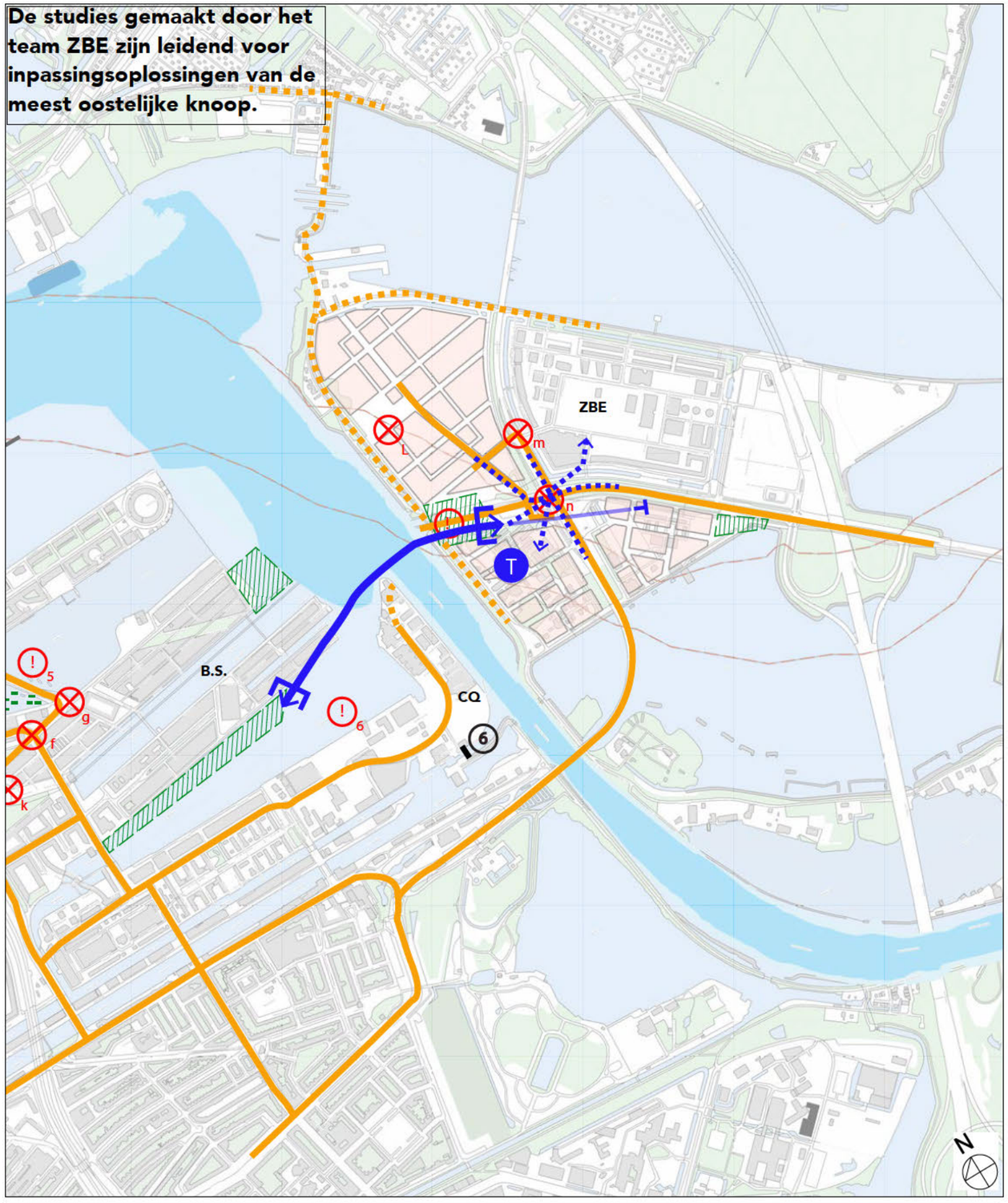
VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING

- Sociale veiligheid beter dan bij een tunnel.
- Toegang met rolbanen en liften kan voor deze doelgroep.
- Recreatief kan de brug van toegevoegde waarde zijn voor wandelaars.

OV

- Geen toegevoegde waarde.

OOST: TRACÉ F - ZBE - CQ
TUNNEL ONDIEP - 13.85 - NAP



RENVOOI

ONDERDELEN:
- Fietsnetwerk
- Nieuwe groen
- Nieuwe bruggen

NIEUWE GEPLANDE VERBINDINGEN:
- (5) Brug en tunnel Kattenburg
- (6) Brug Nieuwe Vaart

KNOOPPUNTEN:
- (f) Oost Handelskade - V. Hengelstraat
- (g) Verbindingsdam - Ertskade
- (h) Profiel C. Peterstraat
- (k) 3D Knoop tunnels en maaiveld

NAUTISCHE AANDACHTSPUNTEN:
- (4) Jan Schaeferbrug
- (5) Doorvaart Recreatie
- (6) Jachthaven Borneo

MOGELIJKE VERBINDING
Brug OF Tunnel
Lengte tunnel
Technische inpassing

NB : De aangegeven verbindingen zijn puur schematisch weergegeven

NOORD - BAAIENBUURT

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85
Maaiveldhoogte	XXX + NAP	13.85 + XXX –	XXX m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	XXX / 3% – XXX / 5 – XXX XXX x 25 –	XXX m XXX m
TOTALE HELLINGBAAN			XXX meter

ZUID - CRUQUIUSWEG

ONDERDEEL	RANDVOORWAARDEN	SOM	TOTAAL
Vloer op	13.85 - NAP	13.85	13.85
Maaiveldhoogte	XXX + NAP	13.85 + XXX –	XXX m te overbruggen
Lengte hellingbaan	hellingpercentage 3% vlakstand bij 5 meter overbrugging vlakstand is min. 25 meter lang	XXX / 3% – XXX / 5 – XXX XXX x 25 –	XXX m XXX m
TOTALE HELLINGBAAN			XXX meter

NETWERKVERBINDING

FIETS
- Tracé lijkt hoekig. Niet positief voor sociale veiligheid.
- Stedenbouwkundig en qua netwerk is Cruquius geen doorgaand gebied. En geen onderdeel mental map
- Voor gebruikers vanaf IJburg en verder misschien niet gestrekt genoeg richting CS en Binnenring.
- Toegang niet doorfietsbaar. Wordt erg gekunsteld.
- Suboptimale ontsluiting van Sluisbuurt door aansluiting bij Zuiderzeeweg-IJburglaan.
- Suboptimale aantakking fietsnetwerk Oostelijk Havengebied
- Aandachtpunt is de inrichting van de Borneokade en de aansluiting op het fietsnetwerk, aansluiting al snel onlogisch.
- De route ligt bijna parallel erg dicht bij de fietsroute over de Amsterdamsebrug. Het is moeilijk deze verbinding een toegevoegde waarde te laten zijn boven een (verbeterde) Amsterdamsebrug.
- Alleen interessant wanneer er niet afgestapt hoeft te worden.

VOETGANGER & MENSEN MET EEN BEPERKING
- Tunnel toegankelijk maken voor mensen met een beperking lastig, maar minder ingewikkeld dan bij diepe tunnel.
- Sociale veiligheid voor voetgangers nog groter aandachtspunt dan voor fietsers.
- Toegang met rolbanen en liften kan voor deze doelgroep.

OV
- Geen toegevoegde waarde



C - NOORDELIJKE IJ-OEVER ROUTE

200305 - Atelier Noordelijke IJ-Oever Route/van Hasseltzone

Agenda
Materiaal/Foto's
Notulen

200305 ATELIER Noordelijke IJ-Oever route - Agenda

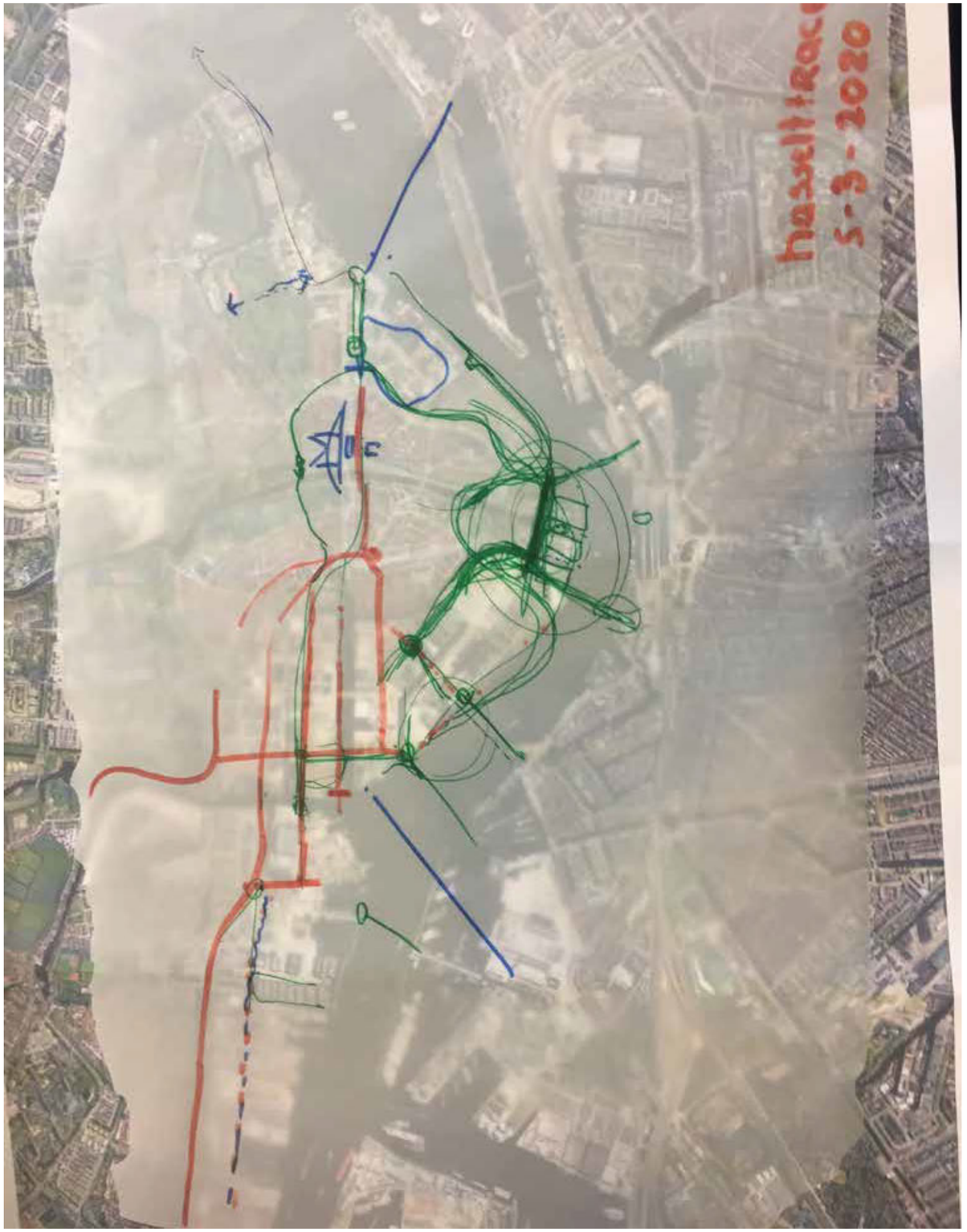
Ontwerpatelier Sluiten Binnenring in Amsterdam-Noord (Van Hasselttracé en de 'ladder langs het IJ'.
5 maart 2020, 9:30 – 12:30, IJ-atelier, Buiksloterweg 7A

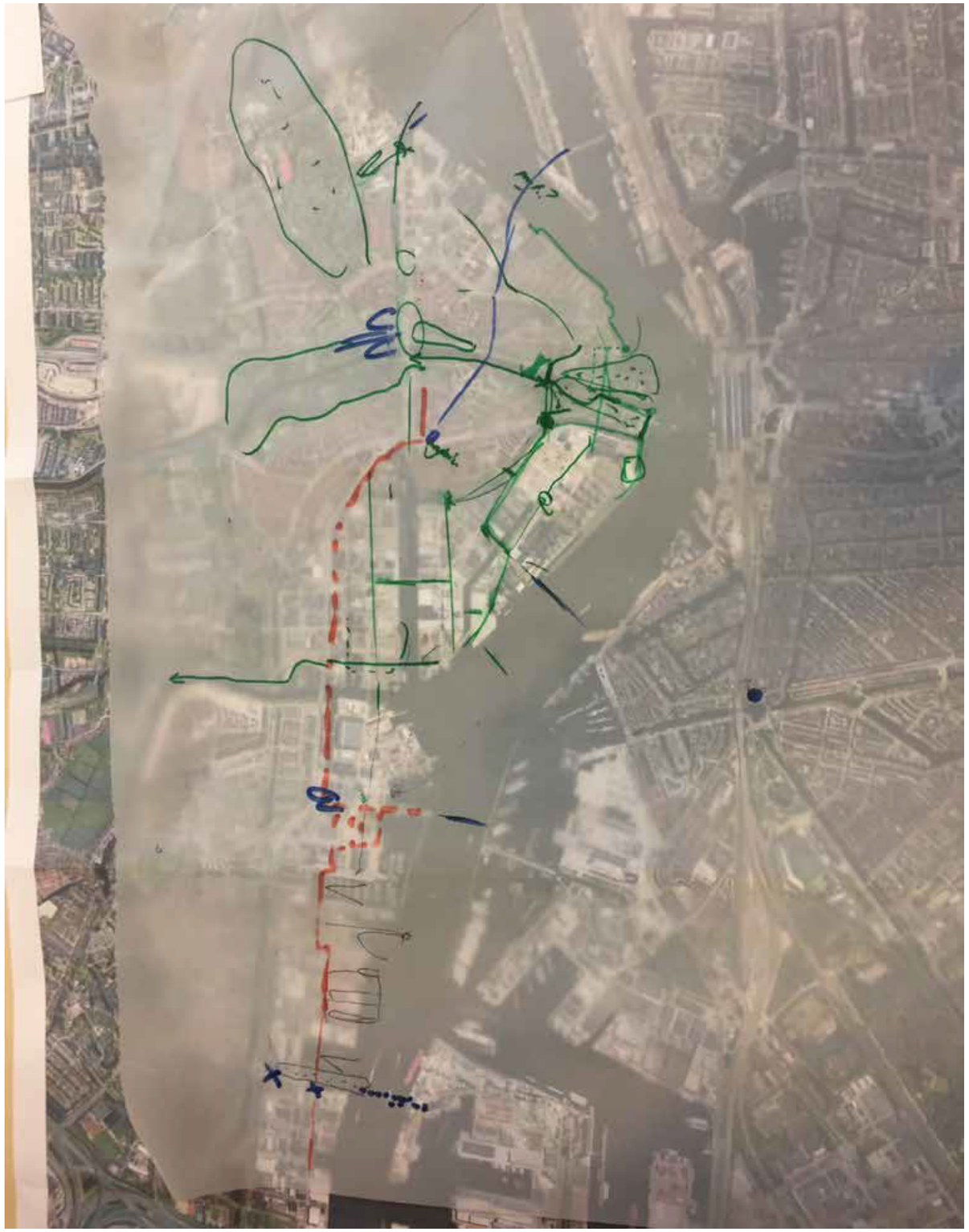
NAGESTUURDE VERSIE (2)

Doel en programma

Doel atelier (algemeen)	Het ondersteunen van de onafhankelijke adviescommissie in de maanden februari tot en met april 2020, met lokale kennis zowel van stedelijk als van nautisch perspectief én reken- en ontwerpcapaciteit, in het uitwerken van de volgende opgaven: 1. De westelijke knoop - Tracé verbinding en aanlanding Noord en Zuidzijde (Haparandadam. Pontsteiger, Stenen Hoofd) - Mogelijkheid Haven-Stad verbinding - PTA / Coenhaven in relatie tot verbindingen 2. De oostelijke knoop - Azartplein richting Rietlanden: Aansluiting op netwerk - Tracé Zeeburgereiland verbinding 3. Overige opgaven - Van Hasseltzone en Fietspad langs het IJ - Mogelijk hergebruik IJtunnel - Kabelbaan
Voorbereidende vragen	Een vlot, ruim bemeten fietspad parallel aan beide zijden van het IJ is een van de belangrijkste structuren uit de visienota. De mogelijke tracés van deze routes moeten worden onderzocht, en er moet in kaart worden gebracht waar knelpunten optreden - zowel in het horizontale (plattegrond - ontbrekende schakels, grote of complexe kruispunten) als het verticale (nauwe of ongunstig voor fietsers ingerichte straatprofielen, obstakels zoals ongelijkvloerse knopen en/of dijklichamen) vlak. Daarnaast moeten kansen in kaart worden gebracht: waar liggen mogelijkheden voor een genereus fietspad, koppeling met ov-verbindingen, het meeliften op of aanleggen van groene structuren, het opladen van de route met ruimtelijke kwaliteit (voornamelijk het zicht- en voelbaar maken van het water van het IJ). Overige vragen ter voorbereiding: > Hoe liggen deze routes in relatie tot de plekken voor verbindingen die nu worden onderzocht? > Het lijkt op sommige plekken (voornamelijk de westzijde van de noordoever) logisch een vlotte verbinding op enige afstand van het IJ te leggen (grillige oever door insteekhavens). Is dat zo? En waar levert dat moeilijkheden op? En kansen? > Het van Hasselt Tracé is een onmisbaar onderdeel van het sluiten van de binnenring. Is er naast dit tracé nog een stuk 'ladder' langs de oever van het IJ nodig, of maakt de 'frietzakvorm' daar een dergelijke verbinding overbodig? > Hoe sluiten de beide poten van de ladder aan op regionale structuren ten oosten en westen van Amsterdam? Aanvullende vragen: > een goed overzicht van (de stand van zaken van) de ov-verbinding via de van Hasseltzone naar Zaandam. Is het logisch om daar een hoofdfietsas en, waar dat kan, een groene structuur bij aan te leggen? En waar zijn de logische locaties voor het maken van overstapstations tussen fiets en ov?
	> een goed overzicht van (de stand van zaken van) het fietspad tussen Amsterdam Noord en Zaandam. Dat is een recreatieve route, maar die is in het verhaal van de ladder toch ook belangrijk. > Meer inzicht in de verkeersknoop bij Metrostation Noorderpark. Er is eerder al een aantal keer aangegeven dat dat ook nu al een flinke bottleneck is: wat is daar de ruimte voor verbreding/verruiming van de fietsverbinding? En voor het maken van een goede (!) overstapmogelijkheid tussen fiets en metro? > inzicht in (benodigde) verbindingen oostwaarts: daar zijn vooralsnog weinig grote ontwikkelingen gepland, maar kan wel aansluiting worden gezocht bij bestaande tuindorpen en groen/blauwe recreatie. Daarbij is ook een mogelijke link met de Schellingwouderbrug en de Sluisbuurt belangrijk. > Wat zijn de beste tracés voor aansluiting van oeverververbinding en ladder aan de westzijde (Stenen Hoofd/Pontsteiger/Haparandadam)? Wat is op elk van die locaties de meest vlotte, eenduidige manier om ladder en oeververbindingen op elkaar aan te sluiten? > status en logica van het al dan niet aanleggen van metrostation Sixhaven **NB: Verondersteld wordt dat er is kennisgenomen van de visienota (zie hier, onder 'documenten': https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/sprong-ij/advies/.**
Agenda	1- Kennismaking 2- Gezamenlijk ontwerpend onderzoek **3-** Eventueel: vervolgvragen en huiswerk
Materiaal	Standaard kaarten van het gebied zijn aanwezig. **NB: Aan de projecten en vervoersexperts wordt gevraagd relevant kaartmateriaal mee te nemen (evt. 3d beeld).** **We werken zonder beamer, dus materiaal graag in print meenemen.** **Graag neemt de commissie het materiaal achteraf mee.** Graag contact met [redacted] als het gaat over kaarten ([redacted]
Opzet ontwerp ateliers	- De ateliers worden georganiseerd op verzoek van de adviescommissie en de agenda van de commissie is leidend - In het atelier worden verschillende opties uitgewerkt en oplossingsrichtingen voor de verschillende opgaven, verkend; - Deze opties worden vervolgens door de commissie zelf (zonder aanwezigheid van medewerkers gemeente/ RWS/ CNB) beoordeeld; **NB In de ateliers zelf wordt dus niets besloten.**
Aanwezigen	De volgende mensen zijn aanwezig: Commissie: - Larissa van der Lugt (commissielid haveneconomie en nautica) - Tim Peeters (secretaris commissie, architect) - (Maarten Schmitt is afwezig) Gemeente: *Experts mobiliteit:* - [redacted] *Monumenten & archeologie:* - [redacted] *Gebieden* - [redacted] Vaste deelnemers ontwerpateliers - [redacted] Kernteam: - Meret Muntinga (gemeente) - [redacted]
Spelregels voor ontwerpend onderzoek	1. ***Creatief meedenken*** Iedereen aan tafel wordt gevraagd om onder leiding van de adviescommissie creatief mee te denken hoe verbindingen tot stand kunnen komen. Indien er hierbij een spanning wordt gesignaleerd, graag aangeven wat de reden van deze spanning is. Bij de commissie is bekend dat er geen medewerkers aan tafel zitten met het mandaat om af te wijken van bestaande wet- en regelgeving. Medewerkers worden dan ook niet verantwoordelijk gehouden voor de resultaten van het ontwerpend onderzoek. 2. ***Vertrouwelijkheid*** In de ateliers worden opties verkend, geen besluiten genomen. Toch wordt iedereen verzocht om de besproken opties, niet verder te delen in de organisaties. Dit om te voorkomen dat opties eigen leven gaan leiden voordat de commissie iets heeft besloten.

200305 ATELIER Noordelijke IJ-Oever route - Materiaal/foto’s






2-02-5050

200305 ATELIER Noordelijke IJ-Oever route - Notulen

Aantekeningen ATELIER OCHTEND WESTELIJKE KNOOP 18 FEB

Stenen Hoofd, presentatie door [redacted] Opties:
- Spannende optie: Via Van Diemenstraat achterlangs over het water met een aanplemping.
- Aanplemping hoek bij stenen hoofd aan westzijde, zodat je meer ruimte krijgt voor aanlanding.

Hoe kom je op hoogte?
- Via de huidige haven.
- Met een wokkel op het Barentzplein.
- Tunnel: Kan met rolbanen naar de overkant inpassing.

In Noord:
- Aanlanding over de Grasweg.

Pontstijger, presentatie door [redacted]:
- Twee vaargeulen: staande mastroute en het IJ zelf.

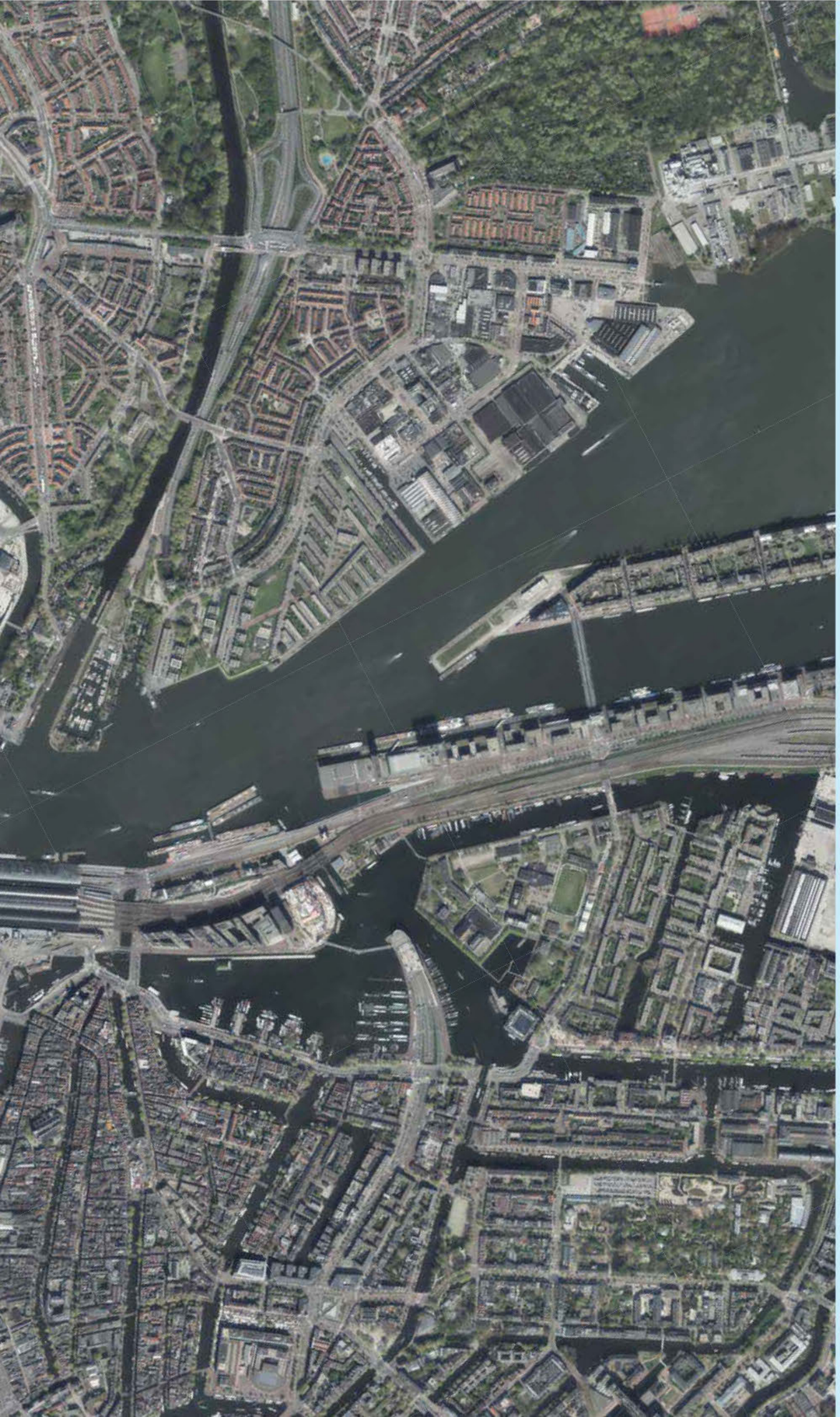
Drie punten om oversteek te kunnen maken, deze drie opties verder uitgetekend:
- Zuidelijke variant heb je meteen aantakking op metro.
- Optie 1c bij 1 is een onderdoorgang naar de houtmankade zodat je het kruispunt vermijdt.
- Optie 2: Er wordt op dit moment een lage brug bestudeerd.
- Ontwerpvraagstuk voor Nassauplein want hier komen zaanstraat, Westerpark en Spaarndammerstraat uit
- Optie 3: Nadeel van optie 3 is dat er twee bruggen achter elkaar komen over de staande mast route.
- NB: Knoop Van Diemenstraat - Spaarndammerstraat blijft in alle gevallen en probleem.
- Tunnel: Alles staat op een zandlaag van 20 meter, wil je uit het woud van heipalen van Pontsteiger weten te vermijden als je hier een tunnel wilt maken.

Haparandadam presentatie dor [redacted]
- Voetgangersgebied van 6 m breed i niet logisch Wiborgeiland is de tweede optie.
- Uiteindelijk is spaarndammerdijk / tasmanstraat de meest logische weg naar de spaarndammerstraat en houtmankade. NB Er is niet 1 hoofdroute.
- Advies [redacted]: combineer niet een fietsroute en een tramroute (gesprekken over tramroute worden gevoerd met Houthaven). Nu is er een busroute. De tramroute zal geen vervanging zijn van de busroute.
- Is de route kansrijk?
- [redacted] Je wil de binnenstad ontlasten, is haparandadam niet erg excentrisch?
- [redacted] Uiteindelijk zou je twee vaste verbindingen nodig hebben. Je hebt ook aan de westzijde (havenstad) ook een vaste verbinding nodig.
- NB: Bij Haparandadam zorg dat je ook een goede route excentrisch naar de stad toe hebt (dus niet alleen een aansluiting op de binnenring).
- NB: Toevoeging [redacted], begin niet te laat met nadenken over de havenstad verbinding. Doe het nu al, integraal.
- NB: Haparandapark en aanlanding brug kan goed gecombineerd worden.

Aansluiting in Noord:
Aanlanding op de helling bij NDSM. Maar dan kom je uit p een hele compact de T. Maar bij de T kom je uit in het hart van NDSM en de koppeling met BSH is veel beter.
Andere optie: aanlanding excentrisch leggen. Klaprozen weg zijn nu 20.000 voertuigen.
Fietsroute takt op Cornelis Douwes straat aan. Dan moet tracé wel een slinger over het park maken.

Je zou langs kraanspoor gebouw hoogte kunnen winnen. Echter dan landt je wel erg op de rand van het gebied aan.
Vragen hierbij:
- Is de helling niet te monumentaal?
- Hoe zit het met gebouwen status aan het einde van de helling?
- NB: NDSM terrein is een culturele hotspot " je komt ergens aan " . Ook Street art museum wordt geopend hier.
- NB: er is ook een vergroeningsopgave voor NDSM dat is een mooie combinatie Andere optie: Aanlanding op de Lincoln weg. Maar dit is te smal volgens [redacted]
- NB: combineren van een kabelbaan en een vaste oeververbinding is niet reeel. Waar dan wel de kabelbaan? Je killt de kabelbaan hiermee. Alleen voor een toeristische functie is het niet aantrekkelijk.

Afsluitend gesprek
- Pontsteiger route is ruimte om aan te takken in BSH op de kop (is nog niet in ontwikkeling). Hele zone kop BSH is vrij om te ontwerpen.
- Als je verbinding Pontsteiger doet dan wel kabelbaan naar Minerva en geen vaste oeververbinding bij harapadadam, en oeververbinding havenstad wel.
- Knopen: Haarlemmerpleinknoop, Mospleinknoop.



D - STUDIE HERGEBRUIK IJ-TUNNEL

200217 - Atelier Hergebruik IJ-Tunnel

Agenda
Notulen

200217 ATELIER HERGEBRUIK IJ-TUNNEL - Agenda

Expertmeeting 17 FEB 2020 - Hergebruik IJtunnel voor fietsers?

Doel en programma

Doel	Commissie inzicht geven in de mogelijkheden voor hergebruik van de IJtunnel voor langzaam verkeer (in tijdelijke dan wel definitieve vorm), en wat hierin kansen en risico's zijn, zodat commissie kan komen tot een goed en afgewogen advies. **Onderzoeksvraag sessie: "Hoe kan de IJtunnel geschikt gemaakt worden voor fietsers? En wat is het gevolg hiervan voor andere modaliteiten?".**
Datum tijd	**17 feb 2020: 10:30 – 13:00** *NB In de ontwerpateliers o.l.v. de commissie vindt 25/02 OF 26/02 een sessie plaatst over de IJtunnel.*
Locatie	**De Amsterdamse School, Prins Hendrikkade 142, Zaal 1.1**
Agenda	Setting: Rond de tafel met kaarten op tafel, zonder powerpoint, met uitzondering van presentatie Fietsersbond. - 10:00: inloop - 10:30 – 11:00: **Presentatie door de Fietsersbond** inclusief gelegenheid voor vragen *(11:00: vertrek Fietsersbond)* - 11:05 – 11:20: **Toelichting Feiten en cijfers** IJtunnel door [redacted] - 11:20 – 12:00: **Identificeren van oplossingsrichtingen** o Beiden buizen 1x rijstrook voor fietsers naast auto's o Spitsbuis voor auto's, andere buis voor langzaam verkeer o 1 buis met twee rijrichtingen voor auto's, andere buis voor langzaam verkeer o Andere creatieve ideeën? o Tijdelijk of definitief? - 12:00 – 13:00: **Identificeren kansen, bottlenecks en vervolgvragen** - 13:00 Einde
Aanleiding	(Tijdelijk) medegebruik van de IJtunnel door fietsers is al eerder onderzocht, in het kader van de Sprong over het IJ (2016). De conclusie van die analyse en MKBA was, dat verbouw van de IJtunnel te duur zou zijn (er werd uit gegaan van een glazen wand in elke tunnelbuis waardoor elke tunnelbuis zowel door auto's als fietsers gebruikt zou kunnen worden). En ook dat het doel van de Sprong over het IJ is om de verbinding tussen Noord en rest van de stad te verbeteren en niet om het te verslechteren voor auto's. Inmiddels zijn we verder in de tijd en ziet de wereld er anders uit: - er is een nieuw gemeentebestuur en er zijn partijen in de gemeenteraad die hiernaar vragen, - er is een programma autoluw, de Noord/Zuidlijn is geopend, - het gaat langer duren voordat er een nieuwe vaste oeververbinding is, - tijdens een staking (najaar 2019) is de IJtunnel opengesteld voor fietsers waar velen enthousiast gebruik van maakten maar ook enkele ongevallen optraden, - de Fietsersbond heeft een initiatief ingediend in de gemeenteraad voor tijdelijk gebruik IJtunnel. Er zijn ook andere mogelijkheden dan het splitsen van de tunnelbuizen. Kennelijk is de analyse uit 2016 onvoldoende en is er een nieuwe urgente vraag.

Invalshoeken	**1-VEILIGHEID (VOOR ALLE MODALITEITEN) EN TECHNISCHE HAALBAARHEID** - Is het veilig te maken? - Herziening Veiligheidsbeheerplan en opnieuw verkrijgen openstellingsvergunning - Invloed van tunnelwetgeving op het advies. https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/tunnels/tunnelveiligheid/index.aspx. **2-AANSLUITING OP HET FIETSNETWERK & RELATIE MET ANDERE MODALITEITEN** - Aantakking IJtunnel in het fietsnetwerk - Relatie is voor het OV-netwerk: wat betekent een befietsbare IJtunnel voor het OV? - Invloed op het autonetwerk (bijvoorbeeld: omrijtijd, toename filevorming) en relatie met programma autoluw - Beschikbaarheid IJtunnel voor nood en hulpdiensten **3-MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK** - Wat zijn de maatschappelijke kosten van het (deels) sluiten van de IJtunnel voor gemotoriseerd vervoer? - In de 77 ideeën van de Sprong werd het idee van de IJtunnel een aantal keer genoemd. - Advies commissie Krikke: "Bij het onderzoek naar het herontwerp van de IJtunnel alle opties te verkennen – naast de combinatie auto-fiets ook: (wisselend) één-richting-verkeer, alleen hulpdiensten/taxi/bus, e-vervoer en afsluiten voor autoverkeer. Daarbij hoort ook het herontwerp van de tunnelmonden en de aansluitende netwerken."
Deelnemers	**COMMISSIE:** 1. Alexander D'Hooghe 2. Larissa van Der Lugt 3. Maarten Schmitt 4. Tim Peeters **EXPERTS (de volgende mensen zijn uitgenodigd voor de sessie):** 1. [redacted]

	13. [redacted] 16. W[redacted] Expert van de provincie Noord Holland **KERNTEAM:** 1. M[redacted] (RWS) 2. Meret Muntinga (Gemeente)
Spelregels	**Creatief meedenken** - Iedereen aan tafel wordt gevraagd om onder leiding van de adviescommissie creatief mee te denken hoe verbindingen tot stand kunnen komen. - Indien er hierbij een spanning wordt gesignaleerd, graag aangeven wat de reden van deze spanning is. - Bij de commissie is bekend dat er geen medewerkers aan tafel zitten met het mandaat om af te wijken van bestaande wet- en regelgeving. Medewerkers worden dan ook niet verantwoordelijk gehouden voor de resultaten van het ontwerpend onderzoek. **Vertrouwelijkheid** - In de ateliers worden opties verkend, geen besluiten genomen. - Toch wordt iedereen verzocht om de opties die zijn besproken in de ateliers, niet verder te delen in de organisaties (buiten de personen die zijn uitgenodigd voor de ateliers).
Bronmateriaal	Ter voorbereiding op deze sessie is het volgende materiaal verschaft aan de commissie: *BIJLAGEN* 1. Studie tijdelijk gebruik IJ-tunnel door Fietsersbond (2019) 2. Notitie IJtunnel door [redacted] uit inwerkpakket adviescommissie (2019) 3. 'Mobiliteit in Amsterdam Noord Analyse en Opgave', afname gebruik IJtunnel (zie pagina 51) (2020) 4. Onderzoek naar het verminderen van autoverkeer op de Corridor Wibautstraat, Weesperstraat, Valkenburgerstraat (2018) 5. Annotatie Cie RO - Vraag over tweerichtingverkeer IJtunnel (2019) 6. Cijferbijlage Agenda Amsterdam Autoluw (2019). Voor alle stukken, zie: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/ambities/fijne-buurten/ruimte-autoluwe-stad/
Materiaal ter tafel, o.a.	- Kaart fietsnetwerk - Detailkaart aanlanding tunnel Noordzijde en Zuidzijde - Detailkaart IJtunnel zelf (dwarsdoorsneden IJtunnel) - Ontwikkeling gebruik IJtunnel door auto's (vroeger, nu, prognose); plaatje uit Mobiliteitsplan - Kentekenonderzoek IJtunnel [redacted]) - Huidig inzicht: ca 60% autogebruik IJtunnel gaat naar Noord, de rest naar regio of verder. **NB: Neem vooral materiaal / schetsen/ onderzoek mee wat naar jouw idee relevant is voor de commissie.** **Gaarne in print en fijn als het achter kan blijven voor de commissie.**

200217 ATELIER HERGEBRUIK IJ-TUNNEL - Notulen

Quick Win sessie IJtunnel 17 feb

Aantekeningen

Vragen aan Ed Eringa:

- [redacted] Wat zijn de effecten op de auto, waar gaat het drukker worden?
- [redacted] Heb je en idee hoeveel fietsers (%) gebruik zouden willen maken van de tunnel? Antwoord: We weten niet goed hoeveel mensen de tunnel zouden gebruiken
- [redacted] Wat is het reistijdverschil? Antwoord: Schatting 5 minuten.

Alexander D'Hooghe:

1) Kosten en baten analyse. Nu lager want decisio ging uit van 45.000 en zijn nu 30.000 dus autogebruik minder. Infra-kosten zijn het laagst voor de variant "gescheiden", waarbij een buis gebruikt wordt voor fiets en een andere buis voor auto want geen menging van autoverkeer.
2) Uitvlakking is dat een optie? Back up is dan liften of rolpaden?
   Antwoord: Uitvlakking kan met ongeveer twee meter, zou nog verder uitgezocht moeten worden, Stijgconstructie zouden we ons voor kunnen stellen als optie. Maar het moet een optie zijn voor gebruikers om zonder stijgstructuur gebruik te maken.

Toelichting[redacted]: Tunnel ligt nu op -21, dus blijft 19 meter stijging.
Toevoeging[redacted]: Vergeet de electrificatie niet.
Toevoeging[redacted] Je kan de weg stroever maken.

Opmerkingen:

- IJtunnel kan ook dienen als oplossing voor de fitten en gemiddeld fitten, hoeft niet de oplossing te zijn voor alle fietsers

Vragen:

- Alexander D'Hooghe: Is het een veilige tunnel vergelijking met andere Nederlandse tunnel (is ongevallen per jaar)? Antwoord: Heel erg veilig, er gebeuren bijna geen ongelukken. Maar cijfers niet paraat.

Interessant om uit te zoeken:

- Vergelijking met zeeburgertunnel en Piet-Hein tunnel in maatschappelijke waarde.

Opmerkingen:

- Ventilatie staat in principe alleen aan met calamiteiten
- in alle gevallen moeten er nog risico's analyses en scenario studies gedaan worden
- mengen van nood en hulp diensten met fietsers en auto's doen we op andere plaatsen in de stad ook (maar geen tunnels)
- scenario gemengd is notdone, en scenario auto in 1 buis twee richtingen ook notdone volgens tunnelbeheerders

Vraagstuk:

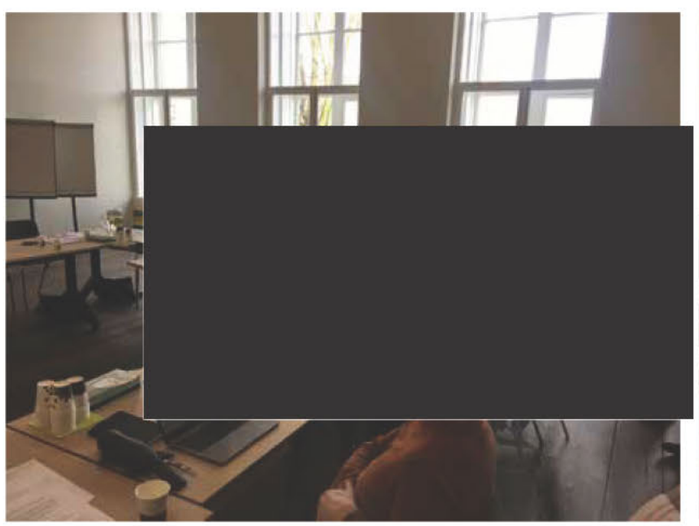
- bij blokverkeer of spitsbuis, waar moeten de nood en hulp diensten gebruik van maken?
- verkeersvlotheid probleem bij gemengd gebruik. Dus weinig robuustheid.
- gescheiden buizen, dus een spitsbuis/ blokverkeer is vraagstuk hoe gaan we om met de ook en hulpdiensten?
- hoe zijn de nood en hulp diensten verdeeld, 2500 per jaar, maar is dat Mn in wknd, of avond? Zijn daar verschillen?

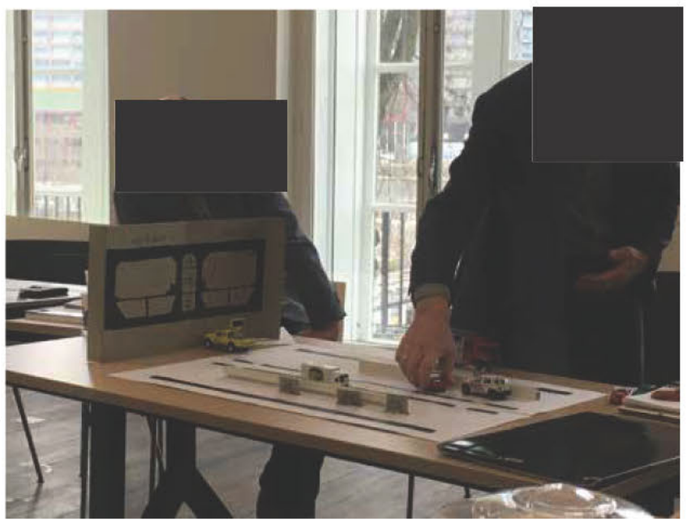
Inzichten:

- [redacted] Let op de omgeving en effect op andere modaliteiten (effect op systeem effecten). En: ik zie de voetganger hier niet in. Bereikbaarheid stad staat ook op de tocht en met programma kades en bruggen. Pietheijntunnel, pietheijnkade, en kattenburgerstraat zullen lastige plekken worden.
- [redacted] Tunnel is in de walhalla tijd van de auto op de verkeerde plek terecht gekomen. Wat gebeurt er met de auto als de helft van de tunnel gebruikt wordt voor fietsers? Kan je niet iets met rolweerstand ontwerpen? Tegenwind? Wordt niet onhaalbaar geacht maar moet uitgezocht worden. Denk ook aan energiegebruik hierbij "niet heel duurzaam".
- [redacted] We denken asfalt en dan is het gevaarlijk. Maar er moet een andere manier zijn (rubber, zand,
- Danielle: pilot weesperstraat kan gaan laten zien wat er mogelijk is als de IJtunnel wordt afgesloten
- [redacted]Toelichting nodig op het OV. Alle GVB lijnen zijn niet meer doorgeleid naar Centraal. Veel klachten over het over moeten stappen in Noord. Reistijden ov moeten ook bekeken worden.
- [redacted] Vergeet niet dat je nog een heel stuk moet stijgen voordat je op maaiveld bent.
- [redacted] 3,5% is veel zonder vlakstanden. Naar boven is minder groot probleem dan naar beneden.
- [redacted] Fietsverkeer groeit ook in Noord. Het zou ook een stimulans kunnen zijn voor de modaal shift in noord.
- [redacted] We doen het vaker, niet 100% fietsveilige instructructyru aanleggen en een beroep op de zelfredzaamheid
- [redacted]Vergeet niet de voetgangers en andere langzaam verkeersstroken.
- [redacted]: Lyon tunnel, daar is dit ook gedaan, kijk daar ook eens naar.
- [redacted]: Bekijk goed voor welke fietsers het aantrekkelijk is; sportfietsers, ebikers, forenzen. Voor welke fietsers levert het echt reistijdwinst op?

Onderzoeksthema's

- Wat kan er fysiek?
- Hoe sluit het aan op het netwerk?
- sociale veiligheid (niet genoemd nog).





E - BIJLAGEN HUISWERK EN AANGELEVERDE MATERIALEN

A - WESTELIJKE KNOOP

HUISWERK

Opdracht
Specificatie
Tracé A - Buiksloterham - Stenen Hoofd
Tracé B - Buiksloterham - Pontsteiger
Tracé C - NDSM - Haparanda-dam
Mobiliteit - Algemene tekst bij matrix

AANGELEVERDE MATERIALEN

B - OOSTELIJKE KNOOP

HUISWERK

Opdracht
Specificatie
Tracé D - Hamerkwartier - Azartplein
Tracé E - Zeeburgereiland - Borneo-Sporenburg
Tracé F - Zeeburgereiland - Cruquiuseiland

Studie Amsterdamse brug

Aanvulling Specifiek Huiswerk Crucquiuseiland
Opdracht
Bijlage 1 - 11

AANGELEVERDE MATERIALEN

C - NOORDELIJKE IJ-OEVER

AANGELEVERDE MATERIALEN

D - STUDIE HERGEBRUIK IJ-TUNNEL

AANGELEVERDE MATERIALEN

E - HUISWERK RIJKSWATERSTAAT EN CNB

Bruggen, waar tunnels hypothetisch niet mogelijk zijn
VKS - toekomstbestendige corridor NZKG
Verkenning oeververbinding Westelijke knoop
Verkenning oeververbinding Oostelijke knoop
Antwoord op Vragen Adviescommmissie - Oostelijk havengebied
Vervolg kosten-batenanalyse brughoogtes
4 kansrijke vaarwegcorridors

